

المكتبة القانونية

قانون التجارة البحرية

دكتور

جلال وفاء محمدين

أستاذ القانون التجارى والبحرى المساعد

كلية الحقوق -- جامعة الاسكندرية



١٩٩٧

دار الجامعة الجديدة للنشر

٢٨ ش سوتير - الأزاريطة - الاسكندرية - ت ٨٢٨-٩٩ ٤٨٢٨

قانون التجارة البحرية

قانون التجارة البحرية

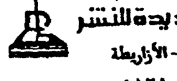
دكتور

جلال وفاء محمدين

أستاذ القانون التجارى والبحرى المساعد

كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

١٩٩٧



دار الجامعة الجديدة للنشر

٣٨ شارع سوتير - الأزاريطة

الإسكندرية ☎ ٤٨٢٨٠٩٩

فصل تمهيدى
فـــى
مقدمات قانون التجارة البحرية

أولا: ماهية القانون البحرى:

يشكل البحر أهمية قصوى فى حياة الانسان والشعوب، إذ أنه، منذ القدم، أداة للاتصال بين الأمم. وحلقة للالتقاء الحضارى بينها.

ولقد دفعت الأهمية الكبيرة للنشاط البحرى المشتغلين بالبحر إلى تنظيم ما ينشأ عنهم من علاقات بقواعد قانونية تتلاءم مع البيئة البحرية بما تتضمنه من خصوصيات فريدة تتمثل فى المخاطر التى تكتنف الملاحة البحرية، والصعوبات التى تواجه الأشخاص الذين يعملون على السفينة بإعتبارها أداة هذه الملاحة.

فالقانون البحرى هو مجموع القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية(١).

على أن استخدامات الإنسان للبحر عديدة ومتنوعة، سواء فى زمن السلم أو فى وقت الحرب، مما أدى إلى تنوع العلاقات الناشئة عن هذه الاستخدامات. فهناك علاقات قانونية تنحصر بين الأفراد، وهناك علاقات قانونية تكون فيها السلطة العامة ظاهرة كطرف، وعلى ذلك يمكن تقسيم القانون البحرى إلى تقسيمين رئيسي

---

(١) أنظر الدكتور/ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، (١٩٥٢) الجزء الأول، ص ١، أنظر الدكتور / على محمد البارودى، مبادىء القانون البحرى، ١٩٨٣ ، ص ٥، الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، ١٩٨٧ ، ص ٣، الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، ١٩٦٩ ، ص ٧-٨ ويتبنى الفقه البحرى الأمريكى تعريفاً مقارباً حيث تذهب كتب الفقه المعتمدة إلى أن:

"The Law of Admirality , or maritime law, may tentatively be defined as a corpus of rules, concepts, and legal practices governing certain centrally important concerns of the business of carrying goods and passangers by water"

أنظر:

-Gilmore and Black , The law of Admirality (1975) at p.1.

القانون العام البحرى، والقانون الخاص البحرى[١].

أ- القانون العام البحرى:

والقانون العام البحرى يشمل القواعد القانونية التى تتصل بالملاحة البحرية والتى تكون فيها الدولة ظاهرة فى العلاقة أو تمسها بوصفها سلطة عامة ذات سيادة[٢].

والقانون العام البحرى يتفرع إلى ثلاثة فروع أساسية، وهى:

١- القانون الدولى العام البحرى:

وهو يضم القواعد التى تنظم العلاقات الدولية البحرية بين الدول. ومن الموضوعات التى يهتم بها هذا الفرع: قواعد تنظيم المواصلات البحرية، وحق الدولة على مياها الأقليمية، وحقوق الدول على ثرواتها البحرية، والحقوق على الثروات البحرية فى أعالى البحار[٣]. والحصر البحرى، والغنائم البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث[٤].

٢- القانون الجنائى البحرى:

وهو يهتم بالجرائم التى تتعلق بالملاحة البحرية. وفى مصر ، إهتم المشروع بالجرائم التى تقع على السفن فأصدر بشأنها القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ بشأن المحافظة على النظام والتأديب فى البواخر، والذى تم تعديله بالقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب على السفن.

---

(١) ويمكن رد هذا التقسيم إلى التقسيم التقليدى لفروع القانون بصفة عامة. أنظر فى ذلك، الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى (الطبعة الرابعة)، ١٩٩٣ ، فى ص ٣.

(٢) أنظر فى هذا المعنى الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد (١٩٩٥)، ص ٧.

(٣) أنظر الدكتور/ الشرقاوى، القانون البحرى (١٩٩٣)، فى ص٣ ؛ أيضا الدكتور على البارودى، المرجع السابق، فى ص٧.

(٤) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٧. وحول قانون البحار Law of The Seas أنظر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٣ ، منشورة فى المجلة المصرية للقانون الدولى، المجلد ٣٨ ص ٢٤٦.

٣- القانون الادارى البحرى:

ويهتم هذا الفرع بتنظيم العلاقات التى تنشأ بين المتعاملين فى الملاحة البحرية من ناحية، وجهة الإدارة من ناحية أخرى[١].

وأهم الموضوعات التى يشتمل عليها هذا الفرع: القواعد الخاصة بسلامة السفن والشروط التى تتطلبها الدولة فى العاملين على السفن التجارية كالربانية ورجال الطاقم البحرى، والاشراف الادارى على تسجيل السفن والتحقق من الإجراءات الصحية الواجب فرضها فى بعض الأحوال. وإجراءات حفظ الأمن والنظام فى الموانىء، وأيضا القواعد المنظمة للإرشاد البحرى[٢].

ب- القانون الخاص البحرى:

ويهتم القانون الخاص البحرى بتنظيم العلاقات التى تترتب على عمليات الاستغلال البحرى[٣].

١- القانون الدولى الخاص البحرى:

وهو يهتم بدراسة المشكلات المتعلقة بتنازع القوانين البحرية فى الحالة التى يوجد فيها علاقة بحرية ذات عنصر أجنبى[٤]، ولاشك فى أهمية هذا الفرع، إذ أن الملاحة البحرية فى الأغلب ملاحة دولية.

٢- القانون التجارى البحرى:

وهو يهتم أساسا بأعمال التجارة البحرية والتى نصت عليها المادة الثانية من التقنين التجارى والمتعلقة بالرسائل البحرية التجارية، وكل استئجار أو تأجير للسفن

---

(١) أنظر الدكتور/ البارودى، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٧.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور/ البارودى، المرجع السابق فى ص ٧؛ أيضاً الدكتور/ الشرقاوى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٣.

(٣) الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٨.

(٤) أنظر فى ذلك الدكتور/ هشام على صادق، التعليق على أحكام محكمة النقض فى مسائل القانون البحرى (١٩٨٥)، فى ص ٨.

وكل اقراض أو استقراض بحرى، والتأمين البحرى، وكل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية، وكل إتفاق على ماهيات وأجور الملاحين، وعقود الاستخدام البحرى للملاحين على السفن التجارية[١].

ومع ذلك ، فالقانون البحرى يهتم أيضا بنشاطات أخرى لاتعتبر فى عداد الأعمال التجارية مثل ملاحة الصيد وملاحة النزهة[٢].

تعقيب:

إن مسألة تقسيم القانون البحرى إلى فروع معينة هى تفرقة أكاديمية، أما من الناحية العملية فهناك نوع من التداخل الذى يظهر فى أحيان كثيرة بين هذه الفروع المختلفة. ومن ذلك أن القانون العام البحرى يتخذ فى كثير من الأحيان كأساس لتنظيم روابط القانون الخاص البحرى[٣]. وهذا مايعرف بظاهرة تدخل الدولة فى القانون البحرى، والتى أصبحت ظاهرة عالمية. ومثال ذلك إشراف الدولة على ملكية السفينة، وهو إشراف مستمر ودقيق، وكذلك إشرافها على تنظيم عقود الاستخدام البحرى، وغيرها[٤].

---

(١) أنظر الدكتور/ البارودى، المرجع المشار إليه سابقا، ص ص ٧-٨.

(٢) أنظر الدكتورة/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، دار النهضة العربية، (١٩٨٧) فى ص ٤.

(٣) يذهب البعض إلى أن مناط التفرقة بين كل من القانون العام البحرى والقانون الخاص البحرى ليس أشخاص كل منهما. فالقانون البحرى الخاص يختص بتنظيم العلاقات بين الأفراد، ومع ذلك فقد تنشأ هذه العلاقات ويكون أحد أطرفها الدولة أو أحد أشخاصها الأعتبارية ومع هذا تظل العلاقة خاضعة للقانون الخاص البحرى، عندما تمارس الدولة نشاطا كالذى يمارسه الأشخاص والأفراد الخاصة، ففى هذه الحالة يكون معيار التفرقة ليس أشخاص كل منهما، ولكن موضوع كل منهما، فبينما يعتبر الاستغلال البحرى وماقد ينشأ عنه من علاقات هو مايكون موضوع القانون الخاص البحرى، فان موضوع القانون العام البحرى هو ماتفرضه الدولة بوصفها سلطة عامة من قواعد تتعلق بهذا الاستغلال. أنظر الدكتور/ سمير الشرقاوى، القانون البحرى (١٩٩٣)، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤.

(٤) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٨. بل إن ظاهرة تدخل الدولة فى النشاط البحرى أصبحت واضحة حتى فى ظل الأنظمة الرأسمالية، ومثال ذلك التجربة الأمريكية، أنظر بصفة عامة فى هذا الموضوع: الفصل الحادى عشر من مؤلف Gilmore and Black , The Law of Admirality، السابق الإشارة إليه، فى ص ٩٥٨، ومابعدها.

وينصب اهتمامنا فى هذه الدراسة على جوانب القانون التجارى البحرى ومع ذلك سوف نلاحظ الاتصال المستمر بين هذا الفرع وبين سائر فروع القانون البحرى.

ثانيا : خصائص القانون البحرى:

يتميز القانون البحرى بأنه قانون عريق فى القدم، كما أن قواعده قد نشأت نشأة عرفية ، وأخيرا، فإن القانون البحرى يتمتع بذاتية معينة تجعله منفردا بين فروع القانون الأخرى بقواعد وأصول خاصة.

وفيما يلى نوالى شرح هذه الخصائص.

أ- القانون البحرى قانون قديم:

القانون البحرى قانون قديم، تعود نواته الأولى إلى آلاف السنوات قبل الميلاد. فلقد نشأت قواعد وعادات بحرية لحكم العلاقات البحرية التى وجدت بين مصر وجزر كريت وقبرص فى البحر الأبيض المتوسط.

ولقد أهتم الفينقيون بالملاحة والتجارة البحرية، حيث سيطروا على تجارة البحر الأبيض المتوسط وأنشأوا لأنفسهم مركزا فى جزيرة رودس. ومن أهم ما وصلنا عن الفينقيين نظام الرمى فى البحر، وهو أصل نظام الخسارات البحرية المشتركة. وفكرته الأساسية أن يقوم ربان السفينة بالتضحية بجانب من البضائع بإلقائها فى البحر تخفيفا لحمولة السفينة وإنقاذها مما قد يحيق بها من أخطار[٢].

ولقد عرف الأغريق نظام المخاطرة الجسيمة، وبمقتضى هذا النظام يقوم شخص

---

(١) أنظر الدكتورا مصطفى طه، أصول القانون البحرى، ١٩٥٢، جزء ١ ص ٣٢، وأيضا لنفس المؤلف، القانون البحرى، ١٩٩٠ ، ص ١٥.

- أنظر أيضا الدكتورا على البارودى، مبادىء القانون البحرى ١٩٨٣ ص ٨-٩.
- الدكتورا على حسن يونس، أصول القانون البحرى ١٩٥٣ - ١٩٥٤ ، ص ١٧.

(٢) أنظر الدكتورا مصطفى طه، القانون البحرى، المرجع السابق الاشارة إليه ص ١٥.

- أنظر أيضا الدكتورا محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، ١٩٨٧ ، ص ١.

ما بإقراض ربان السفينة الأموال اللازمة للقيام بالرحلة البحرية، فإذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض ماله مع الاشتراك في نسبة عالية من الأرباح التى نشأت عن هذا الاستغلال البحرى، أما إذا هلكت السفينة لم يكن للمقرض الحصول على شيء فيخسر نقوده. والقرض البحرى هو أصل نظام التأمين المعروف لنا حاليا[1].

أما الرومان فقد كان اهتمامهم بالتجارة البحرية باهتاً. فلم تكن لهم أنظمتهم البحرية الأصلية، وذلك لاعتبارهم التجارة بصفة عامة، والتجارة البحرية بصفة خاصة عملاً لايليق إلا بالعبيد. ومع ذلك يعود إليهم الفضل فى تقرير نيابة الربان عن المجهز، وذلك خروجا على القاعدة الرومانية فى عدم جواز النيابة فى العقود. وبمقتضى هذه النيابة يجوز للغير الذى تعاقد مع الربان أن يرفع الدعوى مباشرة على مالك السفينة أو مجهزها[2].

ب- ألقانون البحرى قانون عرفى فى أصله:

ازدهرت الملاحة البحرية فى العصور الوسطى بفضل الاتصال بين الشرق والغرب والذى حدث فى أعتاب الحروب الصليبية. وخاصة فى المدن والموانىء الايطاليه حيث نشأت أعراف وعادات بحرية[3].

---

(١) أنظر الدكتور/ البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص٩. أما الدكتور/ سمير الشرقاوى فيذكر أن بعض الكتاب يعتقدون أن البابليين هم أول من عرفوا نظام القرض البحرى الذى يشطل أصل التأمين البحرى، أنظر الدكتور/ الشرقاوى، القانون البحرى (١٩٩٣) فى ص ٩.

(٢) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقً، فى ص ٧ ؛ الدكتورة / سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقً، فى ص ص ٤-٥؛ الدكتور/ البارودى، مبادىء القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص٩.

(٣) أنظر فى ذلك، .....Gilmore and Black , The Law of المرجع المشار إليه سابقاً، ص ص ٤ - ٥. حيث يذكر المؤلفان أن التجارة البحرية لم تخبو جذوتها تماماً بإندثار الامبراطورية الرومانية، وإن كانت هامشية فى تلك الحقبة بسبب النظر إلى التجارة فى البحر على أنها خطر شديد على الحياة والمال. ولم تبدأ التجارة البحرية فى الازدهار إلا فى حوالى عام ١٠٠٠ ميلادى فى المدن الايطالية. بل إنه فى عام ١٤٠٠ ميلادى أصبحت مدينة Venice أعظم قوة بحرية فى هذا الوقت حيث كانت تمتلك أسطولاً بحرياً يربو على ثلاثة آلاف سفينة، على خطوط ملاحية مع سوريا وغيرها من بلدان البحر الأبيض المتوسط.

أنظر أيضاً لمزيد من التفصيل:

- Lopez and Raymond, Medeival Trade in The Mediterranean World (1955) وبصفة خاصة فى ص ص ٢٣٩ - ٢٤٧.

ولقد وضحت صورة هذه الأعراف والعادات عندما تم تدوينها فى مجموعات تحتوى على الاعراف البحرية التى كان سائدة فى غرب أوربا ودول بحر الشمال وبحر البلطيق وأهم هذه المجموعات:

١- **مجموعة أوليرون**: وهى ترجع إلى القرن الثانى عشر الميلادى وسميت كذلك نسبة إلى جزيرة أوليرون التى كانت بها محكمة بحرية، حيث قام أحد موثيقها بتدوين العادات والأعراف التى كانت متمثلة فى أحكام قضائية. ويذهب الفقه إلى أن هذه المجموعة كان لها أثر كبير فى التشريعات البحرية الحديثة[١].

٢- **مجموعة قنصلية البحر**: وسميت كذلك نسبة إلى محكمة بحرية تحمل نفس الإسم فى برشلونة فى القرن الرابع عشر على الرأى الراجح، وهذه المجموعة تضم العادات البحرية المتبعة فى غرب حوض البحر الأبيض المتوسط فى هذا الوقت[٢].

٣- **مجموعة مرشد البحر**: ووضعت هذه المجموعة فى روان فى شمال فرنسا فى القرن السادس عشر، وكان أبرز ماجاء بها قواعد التأمين البحرى[٣].

---

(١) أنظر الدكتورة/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٥. ويلاحظ أن قواعد هذه المجموعة قد انتقلت إلى انجلترا بعدئذ، عندما أدخلها الملك ريتشارد قلب الأسد هناك، وهذا مايؤكد ويظهر أهمية هذه القواعد بالنسبة لانجلترا بالذات، أنظر فى هذا الخصوص، Gilo-more & Black, The Law ..... المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٧. وأنظر أيضا: Ho-ldsworth, A History of English Law (1922) 3 rd edition, فى ص ٥٥٩.

(٢) أنظر الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١١. وإذا كانت قواعد هذه المجموعة قد نشأت فى رحاب الموانىء الأسبانية، إلا أن تطبيقها امتد إلى موانىء كثيرة أخرى، مما يؤكد دولية النشاط البحرى على الرغم من ارتكاز قواعد القانون البحرى فى كثير من الأحيان على قواعد ازدهرت فى ظل سيادة دولة بعينها. أنظر فى هذا المعنى: Gilmore and Black, The Law of Admirality المرجع المشار إليه سابقاً، ص ص ٥ - ٦ وفى معنى مشابه، أنظر الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٨.

(٣) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١٨.

وعلى الرغم من أن معظم قواعد القانون البحرى نشأت عرفية، أى فى صورة أعراف وعادات درج المشتغلون بالملاحة البحرية على اتباعها فى مختلف البلاد والموانى، إلا أن هذه النظرية بدأت تختفى فى العصور التى تميزت بظهور التقنينات والتشريعات التى تتواكب مع نمو الملاحة البحرية وازدهارها[1]. وأول التقنينات البحرية ظهرت فى فرنسا فى عهد لويس الرابع عشر عام ١٩٨١. وفى مصر ظهر التقنين البحرى المصرى عام ١٨٨٣.

٣- ذاتية القانون البحرى:

يذهب البعض إلى أن القانون البحرى كغيره من فروع القوانين الأخرى يستمد قواعده من نفس المصادر، فهو لايتمتع ولايجب أن يتمتع بذاتية معينة تميزه عن باقى فروع القانون الأخرى. على أن هناك اتجاها قويا فى الفقه يذهب إلى أن الظروف والمخاطر التى تتم فيها الملاحة ونشأته العرفيه بما تتضمنه من نظم قانونيه خاصة تجعل للقانون البحرى ذاتية معينة.

أ- الاتجاه المعارض لذاتية القانون البحرى:

يرتكز فكر أصحاب هذا الاتجاه على أساس أن القانون البحرى ماهو إلا فرع من فروع القانون الخاص، وعلى وجه التحديد أنه مجرد قسم من أقسام دراسة القانون التجارى[2]. فمصادر القانون التجارى هى نفس مصادر القانون بصفة عامة[3]. صحيح إن نشأة هذا القانون كانت عرفية، إنما كانت هذه ظاهرة عابرة بدأت فى الاختفاء بعد حركة التقنينات وظهور التشريعات الوطنية والمعاهدات الدولية. وبالاضافة إلى ذلك، فلاتوجد ذاتية داخلية للقانون البحرى، ذلك أن النظم

---

(١) لمزيد من التفصيل حول حركة التقنينات البحرية الحديثة، أنظر الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١١، ومابعدها. أيضاً أنظر الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٣٤ - ٣٧.

(٢) هذا هو رأى الأستاذ Bonnecase، فى مطوله القانون البحرى، رقم ٣٨، وهو معروض فى مؤلف الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٣٧.

(٣) أنظر Bonnecase، كما هو مشار إليه فى مؤلف الدكتور/ الشرقاوى فى ص ص ٣٧.

القانونية أصبحت متداخلة، فعلى سبيل المثال استقبل القانون البحرى بعض نظم القانون الخاص مثل الرهن، وعلى العكس، فإن القانون الخاص استقبل بعض النظم البحرية مثل نظام التأمين.

ويهاجم البعض فكرة ذاتية القانون البحرى على أساس أن هذه الذاتية المزعومة تستهدف عزل القانون البحرى عما هو سائد فى المجتمع من نظم أخلاقية وسياسية، بما يؤدى إلى جعل قواعد ونظم هذا القانون من المسلمات بعد ارتباطها بمصالح معينة هى مصالح الرأسمالية. ففكرة الذاتية هى الستار الذى تدافع به الرأسمالية عن مصالحها بالمحافظة على نظم القانون البحرى التى تكرس هذه المصالح. ذلك أنه لاينبغى الأخذ فى الاعتبار فقط موضوع العلاقة أى السفينة واستغلالها فى ظل الظروف والمخاطر البحرية، بل يجب أيضا إعطاء الاهتمام بمعالجة المصالح المتعارضة لأطراف العلاقة وتحقيق التوازن بينها، وإلا أدى ذلك إلى نتيجة غير عادلة هى تحقيق الشركات الملاحية الممثلة لمصالح الرأسمالية للأرباح الطائلة على حساب الطرف الضعيف فى العلاقة، أى مرسل البضاعة أو الشاحن(١).

كما أن القول باستقلال القانون البحرى تأسيسا على خصوصية المخاطر البحرية هو قول غير صحيح. ذلك أنه على الرغم من وحدة المخاطر قد تختلف القواعد القانونية تأثرا بطبيعة النظم السياسية والاجتماعية والأفكار المذهبية والقضائية السائدة فى مجتمع معين. ومثال ذلك أن المخاطر التى تنتج عن استخدام السيارة واحدة، ومع ذلك فأساس التنظيم القانونى للمسئولية عن حوادث السيارات قد يختلف من دولة إلى أخرى(٢).

على أن بعض أنصار هذا الاتجاه يحاول التخفيف من غلواء القول بعدم ذاتية القانون البحرى. فمن الصحيح أن للقانون البحرى نظما لايعرفها غيره من فروع القانون الأخرى لأنها نشأت أولا فى رحابه ثم انتقلت إلى غيره، إلا أنه مازال

---

(١) أنظر فى هذا الرأى، الدكتور/ ثروت أنيس الأسيوطى، نظم القانون البحرى وفلسفة المجتمع الاشتراكى، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الرابع، السنة ٣٤ (١٩٦٤)، فى ص .

(٢) المقالة السابقة فى ص ١٢.

يشكل فرعا من فروع القانون الخاص وأنه يجب تكملته بنصوص القانون التجارى وأحكامه التى لاتصطدم بنص فى القانون البحرى، مع الاستعانة بالعرف وأحكام القانون المدنى مع عدم إغفال طبيعة العلاقات البحرية والظروف الاقتصادية التى تنشأ عن هذه العلاقات. فالقانون البحرى ليست قواعده من طبيعة خاصة وإن كان له قدر من الاستقلال(١).

وأخيراً، يذهب البعض إلى القول بأنه وإن كان القانون البحرى يشمل قواعد قانونية خاصة، إلا أن تلك القواعد لاترقى به إلى مصاف القانون الذاتى وذلك بسبب الأهمية الضئيلة لملاحة الصيد والنزهة من الناحية القانونية(٢). ذلك أن أعمال التجارة البحرية وحدها هى التى تخضع للقانون التجارى وينطبق عليها وحدها النظام القانونى للأعمال التجارية، «ذلك النظام الذى يميز بين اعتبار العمل ذى الطبيعة الواحدة تارة عملاً مدنياً، تخضع له القواعد التجارية من أحكام تتعلق بترتيب مصادرها من جانب وبتحديد نطاق تطبيقها إزاء القانون المدنى احتراماً للقوة الملزمة للقانونين من جانب آخر: فالتشريعان التجارى والبحرى لهما مرتبة واحدة ويطبقان أولاً دون مراعاة لخصوصية القاعدة البحرية إزاء القاعدة التجارية. يليهما العرف التجارى والعرف البحرى ويطبقان قبل الرجوع إلى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى»(٣).

---

(١) أنظر فى هذا الرأى، الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى (١٩٧٠)، فى ص ص ١٢ - ١٣.

(٢) أنظر الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى الآفاق البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٢.

(٣) المرجع السابق، فى ص ص ٣٢ - ٣٣. ويؤيد الدكتور/ هانى دويدار رأيه بحجة غريبة مفادها أن القانون البحرى لايجب إضفاء الذاتية الكاملة عليه، ذلك أن الدعوة إلى تكريس ذاتية القانون البحرى جاءت مصحوبة بالدعوة إلى ضرورة توحيدها على الصعيد العالمى، وفى هذا تعزيز للرأسمالية التى تسيطر على النشاط البحرى، وهو أمر فى غير صالح مصر. أنظر الدكتور/ دويدار، المشار إليه فى ص ٣٣. ويكفينا للرد على ذلك، القول بأن عملية توحيد القانون البحرى ليست دليلاً على انتصار الرأسمالية أو على أن هذا التوحيد هو أحد مناهجها للسيطرة العالمية ؛ وأبسط دليل على هذا أن الدول النامية نفسها تسعى إلى عملية توحيد قواعد التجارة البحرية، ولا أدل على ذلك من قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ والتى تستهدف حماية الشاحنين البحريين وهم عادة من الدول النامية.

ب- الاتجاه المؤيد لذاتية القانون البحرى:

يذهب البعض من أنصار نظرية ذاتية القانون البحرى إلى أن هذه الذاتية لها خصائص معينة تميز هذا الفرع من القانون عن غيره. وهى العمومية (أو الوحدة) والثبات والنشأة العرفية.

فالقانون البحرى يتميز بعموميته بمعنى أن العلاقات التى يحكمها لاتختلف من مكان لآخر أو من دولة لأخرى. ويترتب على ذلك أن القواعد المنظمة لها يجب ألا تختلف بأختلاف المكان أو الدولة. كما أن القانون البحرى يتميز بالثبات، فهو لايتغير بسرعة فى مواجهة التيارات السياسية أو الاجتماعية أو الاقتصادية. بل إن أنظمة القانون البحرى التى انبثقت مع نشأته مازالت مطبقة فى الدول المختلفة وحتى وقتنا الراهن. ولماكانت القواعد البحرية العرفية قد نبعت من التجربة والمصلحة الواجب احترامها. فإن دور المشرع يجب اقتصاره على تقنين هذه القواعد العرفية والمحافظة عليها[1].

على أن بعض أنصار الذاتية يذهب إلى أن الذاتية المؤسسة على أفكار العمومية والثبات والنشأة العرفية هى ذاتية مبالغ فيها. فالقانون البحرى قانون له ذاتيه، ولكنه يستمد هذه الذاتية من فكرة أخرى هى استقلاله عن قواعد القوانين الأخرى، بما يجعله فرعا رئيسيا وليس قانوناً تابعاً، فهو وإن لم يكن كثير التأثر بالاعتبارات البيئية والسياسية، إلا أنه قد تأثر كثيرا بالاعتبارات الاقتصادية. فحين تغيرت الظروف الاقتصادية ظهرت أفكار معينة مثل إعفاء الناقل البحرى من المسئولية، وظهرت عقود جديدة كمشارطات الايجار الزمنية وعقد القطر البحرى، وحل الرهن محل عقد المخاطرة الجسيمة[2].

كذلك فإن القول بعمومية القانون البحرى ووحدة أفكاره بين الدول المختلفة

---

(١) هذا هو رأى الأستاذ Pardessus، وهو معروض فى مؤلف الدكتور/ الشرقاوى، القانون البحرى. المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٥.

(٢) أنظر فى ذلك:

G. Ripert, Droit Maritime, T.1 1950 nos 52, et nos 60 - 62.

هو قول مبالغ فيه وغير صحيح، إذ تختلف المصالح الاقتصادية للدول وكذلك نظرتها إلى القانون البحرى تبعا لذلك. فلا شك أن التنظيم القانونى البحرى لدولة من دول الناقلين، يختلف عن التنظيم القانونى لدولة نامية تستهدف أساسا حماية الشاحنين.

فالذاتية وفقا لهذا الرأى الثانى، تعنى استقلالية القانون البحرى وتميزه عن باقى فروع القانون الأخرى وضرورة الأخذ بما يفرضه العمل البحرى من حلول معينه[1].

والفقه المصرى الراجح فى مجموعه يذهب إلى أن القانون البحرى يتمتع بذاتية معينة، وكيان خاص مستقل عن القانون التجارى[2].

فالقانون البحرى لايسرى على الملاحة التجارية بل أيضا على ملاحظة الصيد وملاحة النزهة على الرغم من عدم أعتبارهما من الأعمال التجارية. أضف إلى ذلك أن القانون البحرى له أنظمته المتميزة عن القانون التجارى من ذلك، أن الاثبات فى المواد البحرية ليس حرا، كما هو الحال فى القانون التجارى حيث أن المشرع البحرى يتطلب الاثبات الكتابى كقاعدة عامة. وتتجلى ذاتية القانون البحرى فى ذروتها فى الطابع التوحيدى الذى تتبناه المعاهدات الدولية فى المسائل البحرية، حيث نجحت حركة التوحيد، بينما لم تلق هذه الحركة نفس النجاح فى باقى فروع القانون الأخرى.

ومع ذلك يذهب جانب من أنصار الذاتية إلى القول بأنه ينبغى عدم الخلط بين ذاتية القانون البحرى واستقلاله. فإن كان القانون البحرى له نظمه وقواعده الخاصة. فإن هذا لايعنى تملصه وانسلاخه عن النظام القانونى العام وانفصامه عن باقى فروع القانون الأخرى.

---

(١) أنظر المرجع السابق فى فقرة ٥٢.

(٢) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٩ - ١٠ ؛ الدكتور/ على البارودى، مبادىء القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ١٣، الدكتورة/ سميحة القليوبى، الموجز فى القانون البحرى (١٩٦٩)، فى ص ٣.

فالقانون البحرى، وإن كان يتمتع بذاتية معينة إلا أنه لايستقل عن باقى فروع القانون الأخرى. فعند تخلف التشريع أو العرف البحرى، وعدم وجود قاعدة خاصة لحكم مسألة معينة يجب اللجوء إلى قواعد القانون التجارى والقانون المدنى لسد هذا النقص، بشرط ألا يتعارض ذلك مع الطبيعة أو الجو الذى تجرى فيه المعاملات البحرية[1].

ثالثا: مصادر القانون البحرى.

مصادر القانون البحرى هى التشريع البحرى، والعرف البحرى ثم القواعد العامة التجارية أو المدنية عند اللزوم، والقضاء والفقه باعتبارهما من المصادر التفسيرية للقانون البحرى.

وسوف نوالى الحديث عن هذه المصادر:

أ- التشريع البحرى:

قبل صدور القانون البحرى الجديد (القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) والذى تم البدء فى العمل به فى الثالث من نوفمبر عام ١٩٩٠[2]، كان التقنين البحرى القديم والذى يرجع إلى عام ١٨٨٣ هو الذى يحكم النشاط البحرى والعلاقات الناشئة عنه.

ولعل من أهم أسباب إصدار القانون البحرى الجديد، أن القانون السابق عليه أصبح عتيقا باليا وعاجزا عن متابعة التطورات الفنية والتكنولوجية والاتجاهات الاقتصادية الحديثة فى مجال الملاحة البحرية.

---

(١) أنظر الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ص ٣٩ - ٤٠. كماتقرر الدكتورة/ سميحة القليوبى باستقلالية القانون البحرى ومع هذا فإن هذه الاستقلالية ليست تامة فى مواجهة القانون المدنى والقانون التجارى، أنظر الدكتورة/ القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٧-٨. راجع أيضاً فى هذه النقطة الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى (١٩٧٠) فى ص ص ١٣ - ١٤.

(٢) أنظر النص الكامل لقانون التجارة البحرية الجديد، الجريدة الرسمية، السنة الثالثة والثلاثون - نعدد ١٨ ، ٣ مايو ١٩٩٠.

فالهدف من القانون الجديد هو مواكبة التطورات الكبيرة التى حدثت فى قطاع النقل البحرى والملاحة البحرية بصفة عامة وذلك من أجل دفع عجلة هذا النشاط باعتباره أحد الأنشطة الاقتصادية الهامة.

كما أنه كان من أهداف القانون الجديد حماية الأسطول البحرى المصرى من شرور المنافسة الأجنبية، وذلك باعتبار أن مصر من الدول النامية التى ترنو إلى التقدم فى شتى المجالات، وباعتبارها من دول الشاحنين.

ولاشك أن هذه أهداف وغايات محمودة بقطع النظر عما إذا كان القانون الجديد قد نجح فى إبرازها وتحقيقها أم لم ينجح.

والقانون الجديد يضم خمسة أبواب تقع فى أربعمائة مادة، وهذه الأبواب على الترتيب هى فى السفينة(١)، وأشخاص الملاحة البحرية(٢)، واستغلال السفينة(٣)، والحوادث البحرية(٤)، وأخيرا، التأمين البحرى(٥).

وسوف نتناول أحكام القانون الجديد من خلال دراستنا.

ولقد نصت المادة الأولى من القانون الجديد على إلغاء القانون السابق عليه بكل مايتضمنه من أحكام، مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة. ومن أهم القوانين الخاصة:

---

(١) ويحتوى هذا الباب على ثلاثة فصول: الأحكام العامة، الحقوق العينية على السفينة، الحجز على السفينة (المواد ١ – ٧٧).

(٢) ويشمل هذا الباب أربعة فصول هى: المالك والمجهز، الربان، البحارة وعقد العمل البحرى، الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون (المواد ٧٨ – ١٥١).

(٣) ويشمل هذا الباب أربعة فصول هى: إيجار السفينة، عقد النقل البحرى، القطر، الإرشاد (المواد ١٥٢ – ٢٩١).

(٤) ويضم هذا الباب الموضوعات الآتية: التصادم، الانقاذ، الخسارات البحرية (المواد ٢٩٢ – ٣٣٩).

(٥) ويشمل هذا الباب فصلين رئيسيين : الأول فى الأحكام العامة، والثانى فى الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين البحرى (المواد ٣٤٠ – ٤٠٠).

١- القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن وقد حل محل القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩.

٢- القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن سلامة السفن. وقد حل محل القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠.

٣- القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن. وقد حل محل القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠.

٤- القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية وقد حل محل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨.

٥- القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية معدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩، والقانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٨.

٦- القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ والخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية.

٧- المرسوم بقانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٢ والخاص بتنظيم شئون أفراد طاقم السفن التجارية المصرية.

٨- القانون رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ فى شأن عقد العمل البحرى.

٩- القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ فى شأن تنظيم إرشاد السفن فى ميناء السويس.

١٠- القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ فى شأن النقل البحرى الساحلى.

١١- القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام البحرى.

وبالإضافة إلى هذه التشريعات يوجد مجموعة من القوانين العديدة التى صدرت بالموافقة على كثير من معاهدات الملاحة الدولية، كما سيأتى فى موضعه.

ب- العرف البحرى والعادات البحرية:

يلى العرف البحرى التشريع فى المرتبة. فالقاضى يطبق العرف البحرى عند تخلف النص التشريعى. والعرف البحرى هو عبارة عن مجموعة القواعد البحرية التى جرى المتعاملون فى البحر على اتباعها لفترة طويلة كتعبير عن إراداتهم بحيث أصبحت ملزمة لهم.

وفى هذا يختلف العرف البحرى عن العادة البحرية. فالعادة البحرية تستمد قوتها من قبول المتعاقدين لها، ويتم الأخذ بها كتعبير عن إرادتهم، فإذا تبين أنهما قد استبعدا الأخذ بها، سواء بطريقة صريحة أو ضمنية، فلايوجد مجال لتطبيقها. أما العرف فهو ملزم فى ذاته حيث يجب تطبيقه حتى ولو كان الطرفان يجهلان وجوده. ولما كانت العادة تعبيراً عن إرادة المتعاقدين، فإنه يقع على عاتقهما، تقديم الدليل على وجودها، وذلك على العكس من العرف الذى يجب على القاضى البحث عنه وتطبيقه حتى ولم يدلل عليه المتعاقدان[1].

ومن أمثلة القواعد العرفية مانصت عليه المادة ٢١٨ بحرى جديد من أنه «على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن - إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك ....» كما تقضى المادة ١٨٢ بحرى بأن «يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المدد المتفق عليها فى عقد الإيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدد معينة وجب الرجوع إلى العرف».

والواقع أنه وإن كان العرف هو أعرق وأقدم مصادر القانون البحرى، إلا أن العصر الحديث يشهد حركة تقنين واسعة، مماجعله يتراجع عن احتلال المصدر الأول للقانون البحرى، بحيث أصبح يرد فى الترتيب بعد الشريع. ومع ذلك، فإن للعرف أهمية كبرى فى القانون البحرى تفوق أهميته فى سائر فروع القانون.

---

(١) أنظر الدكتور/ على حسن يونس، أصول القانون البحرى (١٩٥٣) ، فى ص ص ٢٣ - ٢٤.

جـ- القواعد العامة فى القانون التجارى والقانون المدنى:

عند غياب النص البحرى والعرف، يجوز للقاضى الرجوع إلى قواعد كل من القانونين التجارى والمدنى، ولكن دون مراعاة ترتيب معين. فتطبيق القاعدة التجارية أو المدنية يكون بحسب المسألة أو طبيعة العلاقة المعروضة عليه. فعلى سبيل المثال، إذا كانت المسألة المطروحة متعلقة بمنازعة فى ملاحة نزهة أو صيد كان من الأوفق تطبيق القواعد المدنية[1].

د- القضاء:

يقصد بالقضاء مجموعة الأحكام الصادرة عن المحاكم فى المنازعات البحرية. سواء كان قضاء بحريا وطنيا أم أجنبيا. ويعتبر القضاء من المصادر التفسيرية. أما فى دول النظام الانجلوسكسونى، فان القضاء يعتبر مصدرا منشئا للقاعدة القانونية.

ولاشك أن هذه الاجتهادات القضائية تساهم فى ايجاد الحلول للمشكلات القانونية التى تعرض فى العمل.

هـ- الفقه:

لايقل الفقه عن القضاء فى الأهمية كمصدر تفسيرى للقانون البحرى. والمقصود بالفقه مجموع الآراء التى يطرحها أساتذة القانون عند شرحهم لنصوص القانون وتعليقاتهم على أحكام القضاء. ولقد ساهم الفقه إلى حد بعيد فى تطوير القوانين البحرية القديمة مما جعلها تساير حركة التطور الذى يصاحب تقدم الملاحة البحرية.

و- المعاهدات الدولية:

تعتبر المعاهدات الدولية إحدى وسائل توحيد القانون البحرى[2] ولعل معاهدات

(١) أنظر الدكتور/ على البارودى، المرجع السابق الاشارة إليه ، ص ١٦ - ١٧.

(٢) هناك ثلاث طرق لتوحيد قواعد القانون البحرى. فإما أن يكون ذلك بتوحيد القواعد الاتفاقية بين ذوى الشأن وادخالها فى العقود البحرية، وذلك على غرار قواعد يورك وأنفرس للخسارات العمومية. وإما أن يكون التوحيد بواسطة معاهدات دولية تبرمها الدول وتطبق فيما بينها كلما تعلق =

بروكسل هى أهم محاولات التوحيد فى هذا الصدد. فلقد تألفت هيئة خاصة فى مدينة أنفرس ببلجيكا فى عام ١٨٩٧. وعرفت هذه الهيئة باسم اللجنة البحرية الدولية. وقامت هذه اللجنة بتحضير مشروعات معاهدات دولية فى موضوعات مختلفة. وقامت الحكومة البلجيكية بدعوة الدول البحرية الهامة إلى مؤتمرات دبلوماسية فى مدينة بروكسل أسفرت عن العديد من المعاهدات الدولية البحرية. وأهم معاهدات بروكسل:

١- المعاهدات الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحرى فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠[١].

٢- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحرى فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠[٢]. والبروتوكول المعدل فى ٢٣ فبراير سنة ١٩٦٧.

٣- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن والمنعقدة فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤. وتم الغاء هذه المعاهدة وحلت محلها معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧.

٤- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤، والبروتكول الملحق بها بتعديل بعض

= الأمر بعلاقة ذات عنصر أجنبى، وفى هذه الطريقة يظل للتشريع الوطنى مجاله فى العلاقات الداخلية. وأخيرا، هناك طريقة تهدف إلى جعل التشريع الدولى يحل محل التشريع الداخلى فى كل دولة. ولاشك أن الطريقة الأخيرة هى الطريقة المثلى للتوحيد أنظر الدكتور/ على حسن يونس المرجع السابق الإشارة إليه ص ٢٧ - ٣٥.

(١) ولقد وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١، وبدأ العمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤.

(٢) ووافقت مصر عليها بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١. وبدأ العمل بها من أول يناير سنة ١٩٤٤. كما وافقت مصر أيضا على البروتكول المعدل فى ٣٠ يونيو ١٩٧٣.

أحكامها فى ٢٣ فبراير ١٩٦٨[١].

٥- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦. ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة ولكنها ضمنت احكامها فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ والخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية. ولقد حلت محل هذه المعاهدة معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٧ مايو ١٩٦٧.

٦- المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الحكومات والمعقودة فى بروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦، والبروتكول المفسر لها والموقع فى ٢٤ مايو سنة ١٩٢٤[٢].

٧- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم البحرى وحوادث الملاحة البحرية الاخرى والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢[٣].

٨- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مادة التصادم والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢[٤].

٩- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن والموقع عليها فى بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢[٥].

١٠- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك

---

(١) وافقت مصر على معاهدة سندات الشحن بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠، وبدأ العمل بها ابتداء من ٢٩ مايو ١٩٤٤.

- أما البروتكول المعدل للمعاهدة فلقد تمت الموافقة عليه أيضا وبدأ العمل به اعتبارا من ٣٠ أبريل ١٩٨٣.

(٢) وقد وافقت مصر عليها بالقرار الجمهورى رقم ٤٢ فى ١٨ مايو سنة ١٩٥٨.

(٣) ووافقت مصر عليها بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥، وبدأ تنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦.

(٤) وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥، وبدأ تنفيذها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦.

(٥) وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٤ لسنة ١٩٥٥، وبدأ تنفيذها اعتبارا من ٢٤ سنة ١٩٥٦.

السفن المبرمة فى بروكسل فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧، وهى التى حلت محل معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤[١].

١١- المعاهدة الدولية الخاصة بالركاب المتسللين والمبرمة فى بروكسل فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧.

١٢- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر المبرمة فى بروكسل فى ٢٩ ابريل سنة ١٩٦١[٢].

١٣- المعاهدة الخاصة بمسئولية السفن الذرية والمبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢.

١٤- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر المبرمة فى بروكسل فى ٢٧ مايو لسنة ١٩٦٧.

١٥- المعاهدة الدولية الخاصة بشهر الحقوق المتعلقة بالسفن قيد الانشاء فى بروكسل فى ٢٧ مايو لسنة ١٩٦٧[٣].

١٦- المعاهدة الدولية الخاصة بالتداخل فى أعالى البحار فى الحوادث التى تستتبع أو يمكن أن تستتبع التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩. ودخلت هذه المعاهدة دور النفاذ فى ٦ مايو ١٩٧٥.

١٧- المعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة من التلوث بالزيت والموقعة فى بروكسل فى ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩. والتى تم تعديلها ببروتوكول لندن فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦.

١٨- المعاهدة الدولية الخاصة بانشاء صندوق دولى لتعويض الاضرار الناشئه عن التلوث والموقعة فى بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١.

---

(١) ولقد وافقت مصر عليها بالقرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ ولقد بدأ العمل بها فى ٣١ مايو سنة ١٩٦٧، ثم انسحبت مصر منها اعتبارا من ٨ مايو ١٩٨٥.

(٢) ولقد وافقت مصر عليها بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨، وبدأ العمل بها فى ٤ يونيو ١٩٦٥.

(٣) ولقد أنضمت إليها مصر فى ٣٠ يونيو ١٩٧٣.

١٩- المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحرى للمواد النووية والموقعة فى بروكسل فى ١٨ ديسمبر ١٩٧١.

وبالاضافة إلى معاهدات بروكسل السابق سردها، توجد معاهدات دولية أخرى كانت نتاجا لجهود دولية للأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات.

The Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

ويرجع الفضل إلى المنظمة الاستشارية للحكومات فى ابرام اتفاقية أثينا والخاصة بنقل الركاب وامتعتهم عن طريق البحر فى ٣٢ ديسمبر ١٩٧٤، وكذلك اتفاقية لندن الموقعة فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ والخاصة بشأن تحديد المسئولية عن المطالبات البحرية.

ولعل أهم أعمال اللجنة فى هذا الخصوص هو إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع فى ٣١ مارس ١٩٧٨. وهى التى تعرف (بقواعد هامبورج)، ولقد صدقت مصر على هذه المعاهدة[١]. وتحت مظلة الأمم المتحدة أبرمت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى المتعدد الوسائل فى جنيف فى ٢٤ مايو ١٩٨٠.

رابعا: نطاق تطبيق القانون البحرى:

يتحدد نطاق القانون البحرى بالسفينة من ناحية، وبالملاحة البحرية من ناحية أخرى.

فالقانون البحرى يطبق على السفن بالمفهوم الذى يعرف فى القانون البحرى، أى على كل منشأة عائمة صالحة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فلاينطبق القانون البحرى على غيرها من المنشأت العائمة أو مراكب الملاحة النهرية أو

---

(١) أنظر النص الكامل لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع (قواعد هامبورج) باللغة العربية فى الجريدة الرسمية السنة ٣٥ - العدد ٢٥ (١٨ يونيو سنة ١٩٩٢)، وأنظر أيضاً نص هذه الاتفاقية باللغتين الفرنسية والانجليزية منشورة فى:

- Droit Maritime Francais, No. 355 (1978) pp. 396 - 437.

الداخلية. وسوف ندرس فى الباب الأول مفهوم السفينة ونظامها القانونى بكل تفصيلاته.

ومن ناحية أخرى، يقتصر تطبيق القانون البحرى على الملاحة البحرية وحدها. والملاحة البحرية هى التى تتم فى خارج الأنهار أو المياه الداخلية، فما هى الملاحة البحرية؟ وماهى تقسيماتها؟.

أ- مفهوم الملاحة البحرية:

لتحديد مفهوم الملاحة أهمية قصوى فى تحديد نطاق القانون البحرى باعتباره مجموعة القواعد القانونية الواجب تطبيقها على الملاحة البحرية.

ولقد ذهب رأى فى الفقه إلى أن الملاحة البحرية تتحدد بأداتها أى بالسفينة. فالملاحة البحرية هى تلك التى تقوم بها السفن فى البحر. فكيف يمكن التمييز بين السفينة وغيرها من العائمات التى ينطبق عليها وصف السفينة؟.

وقال البعض بأن السفينة هى تلك التى تتميز بمظاهر خارجية والطريقة المادية فى تكوينها. فالسفن عادة ماتتميز بضخامة حجمها، ومتانة صنعها، وقوة احتمالها. ونقد هذا المقولة على جانب كبير من الوضوح، إذ أن هناك من مراكب الملاحة النهرية مايفوق السفن حجما ومتانة وقوة احتمال.

وقال البعض الآخر أنه يمكن تحديد السفينة من خلال السجلات الرسمية، ذلك أن السفن تخضع لاجراءات شهر إجبارية لنفاذ الحقوق العينية عليها. فإذا كانت المنشأة العائمة قد تم تسجيلها فى السجلات الرسمية، كانت داخلة ضمن السفن، وإن لم يتم تسجيلها فلايسرى عليها وصف السفينة. ونقد هذه المقولة واضح أيضا، إذ أنها تجعل وصف السفينة رهين بإرادة المالك، إن قام بشهر المنشأة العائمة اكتسبت وصف السفينة حتى ولو لم تكن صالحة للملاحة البحرية، وإن لم يفعل ذلك اعتبرت مركبا وخرجت من عداد السفن حتى ولو كانت صالحة

للملاحة البحرية. ولاشك أن هذا المعيار تحكمى، ولايصلح لتحديد مسألة قانونية على درجة عالية من الأهمية[1].

ونظرا لقصور معيار (الأداة) لتحديد نطاق القانون البحرى، فلقد ذهب الفقه الراجح إلى أن تحديد الملاحة البحرية يتم بالنظر إلى المكان الذى تتم فيه هذه الملاحة أى فى البحر. بينما تخرج الملاحة الداخلية التى تجرى فى الأنهار والقنوات والترع من مجال القانون البحرى[2]. وصعوبة هذا المعيار هى تحديد مفهوم البحر.

فقال البعض إن الملاحة البحرية هى كل نقل بحرى ينتهى عند أول كوبرى (جسر) ثابت يقابل السفينة على النهر. ومايقع وراء هذا الجسر يدخل فى عداد الملاحة النهرية. فكأن الجسر هو الحد الفاصل بين الملاحة النهرية والملاحة البحرية. كما ذهب البعض إلى إن الملاحة البحرية هى تتم فى المياه التى لاتجاوز آخر مبنى للجمارك. ويعاب على هذين المعيارين أنهما تحكميان ويختلفان من دولة لأخرى، بل إنهما يعتبران معياران غير ثابتين حتى فى نفس الدولة، وذلك لأنهما يعتمدان على قرار جهة الادارة الذى قد يكون متغيرا من وقت لآخر وفقا لتغير المصالح[3].

كما ذهبت بعض التشريعات إلى أن الملاحة البحرية تتحدد بالنقطة التى يصل

---

(١) أنظر فى عرض هذه الآراء المختلفة، الدكتور/ على حسن يونس، أصول القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٤٤ - ٤٥. وأنظر فى انتقاد معيار السفينة كأساس لتطبيق القانون البحرى، الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١١ ؛ وراجع أيضا الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ١٥ - ١٦.

(٢) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١١ ؛ أيضا الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٦ ؛ راجع كذلك الدكتورة/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، (طبعة ١٩٨٧)، فى ص ٩.

(٣) أنظر عرضاً لهذه الآراء المختلفة، الدكتور/ على حسن يونس، أصول القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٦ ؛ راجع كذلك عرضاً لهذه الآراء المختلفة الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٦ هامش (٢).

إليها المد البحرى أو بالمكان الذى يمكن أن تصل إليه السفن فى حالة عدم وجود مد حتى ولو كانت هذه النقطة داخلة فى الانهار أو القنوات الداخلية. ولقد انتقد هذا المعيار أيضا على أساس أنه يتجاهل طبيعة الملاحة البحرية والمخاطر التى تحف بها[1].

وأخيرا، يذهب البعض إلى أن الملاحة البحرية هى التى تكتنفها المخاطر. فالملاحة البحرية هى التى تتم فى مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة العائمة لمخاطر السفر فى البحر. ذلك أن الملاحة فى الأنهار نسبياً أقل فى الخطر من السفر فى البحر. ولقد انتقد هذا الرأى على أساس أن الملاحة النهرية لاتقل خطورة، فى بعض الأحوال عن الملاحة البحرية[2].

تعقيب:

لاشك أنه من غير الصحيح أن نحدد فكرة الملاحة البحرية بناء على معايير تحكمية. كتحديدها بأنها تلك التى تتم فى المياه التى لاتجاوز آخر مبنى للجمارك أو عند أول جسر يقابل النهر، أو بالنقطة التى يصل إليها المد البحرى.

ففكرة الملاحة البحرية يجب تحديدها بناء على مغيار موضوعى، ولعل أقرب المعايير الموضوعية هو المعيار المكانى الذى يتبنى الرأى القائل بأن الملاحة البحرية هى

(١) وفى القانون الأمريكى ينطبق القانون البحرى على:

"All Waters , salt of fresh, With or without tides, natural or artificial. which are in fact navigable in interstate or foreign water commerce, whether or not the particular body of water is wholly within a state, and whether or not the occurrence or transaction that is the subject matter of the sint is confined to one State".

- أنظر فى ذلك:

Gilmore and Black, The Law of Admirality, المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ص ٣١ - ٣٢.

(٢) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ص ١١ - ١٢.

تلك التى تتم فى البحر[1]. أما فكرة المخاطر البحرية فهى لاتصلح كمعيار قائم بذاته أو على وجه الاستقلال عن المكان الذى تتم فيه هذه الملاحة، ذلك أن الملاحة النهرية قد تكون أخطر من الملاحة البحرية. فالملاحة البحرية هى التى تتم فى البحر بأوصافه الطبيعية والجغرافية، وهى التى تتعرض فيه السفينة لمخاطر الملاحة المعتادة.

ب- تقسيمات الملاحة البحرية:

هناك تقسيمات عديدة للملاحة البحرية وذلك حسب المعيار الذى يتخذ أساسا للتقسيم: فالملاحة البحرية يمكن تقسيمها بحسب المسافة إلى ملاحة أعالى بحار وملاحة ساحلية، كما يمكن تقسيمها بحسب الغرض الذى تخصص له السفينة إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة وملاحة عامة، وأخيرا ملاحة مساعدة. كما يوجد نوع من الملاحة الذى يثير بعض المشاكل فى العمل وهو مايعرف بالملاحة المختلطة أى الملاحة التى تقوم بها السفن فى البحر والنهر معا.

١ - تقسيم الملاحة بحسب المسافة:

يمكن تقسيم الملاحة بحسب المسافة إلى ملاحة أعالى البحار وملاحة ساحلية.

أ- ملاحة أعالى البحار:

لم يعرف المشرع المصرى ملاحة أعالى البحار، على أن الفقه الراجح يذهب إلى أن ملاحة أعالى البحار هى التى تتم بين الموانىء المصرية والموانىء الأجنبية[2].

ومعيار ملاحة أعالى البحار يختلف باختلاف الدول ففى فرنسا مثلا حدد المشرع ملاحة أعالى البحار بالملاحة التى تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من

(١) ومع هذا راجع الدكتور/ الشرقاوى الذى ينتقد هذا المعيار الموضوعى على أساس أن «الأخذ بهذا المعيار الموضوعى يقصى تطبيق قواعد القانون البحرى عن رقابة محكمة النقض. وهذه نتيجة غير مقبولة وتتنافى مع مبدأ ضمان حسن سير العدالة». أنظر الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٨.

(٢) أنظر الدكتورمصطفى ، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ١٢ ؛ أيضاً الدكتوره سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٠.

الأراضي الفرنسية[١]، أما غير ذلك فإنه يعتبر من قبيل الملاحة الساحلية. كما يعرفها القانون اللبناني بأنها الملاحة التي تتم خارج نطاق البحر المتوسط[٢].

ب- الملاحة الساحلية:

والملاحة الساحلية هي التي تتم بين الموانيء المصرية بعضها مع بعض الآخر[٣]. والملاحة الساحلية على نوعين: ملاحة ساحلية صغرى، وملاحة ساحلية كبرى، والملاحة الساحلية الصغرى هي التي تكون بين ميناءين يقعان على بحر واحد كالملاحة التي تتم بين ميناء الإسكندرية وميناء دمياط (على ساحل البحر الأبيض المتوسط).

أما الملاحة الساحلية الكبرى فهي التي تحصل بين ميناءين على بحرين مختلفين كالملاحة بين الأسكندرية والسويس. ولاتعرف مصر سوى هذين النوعين من الملاحة الساحلية.

على أن هناك نوعا آخراً من الملاحة الساحلية هي الملاحة الساحلية الدولية التي تتم بين دولتين مختلفتين وذلك كالملاحة بين طاليه ودوفر، والتي تعتبر ملاحة ساحلية دولية طبقا لكل من التشريعين الفرنسي والانجليزي، وكالملاحة بين بيروت والاسكندرية والتي تعتبر ملاحة ساحلية دولية طبقا للقانون اللبناني[٤].

وتظهر أهمية التفرقة بين الملاحة الساحلية وملاحة أعالي البحار في كثير من النواحي الادارية، ذلك إن الاشتراطات الخاصة بالسلامة ومؤهلات العاملين على ظهر السفن تختلف باختلاف ما إذا كانت الملاحة ساحلية أم ملاحة أعالي بحار.

---

(١) أنظر الدكتور/ الشرقاوي، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقاً في ص ١٩.

(٢) أنظر المادة الخامسة من المرسوم الصادر في ١٣ حزيران (يونيو) ١٩٥٧. وأنظر كذلك مؤلف الدكتور/ مصطفى طه، مبادىء القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت (١٩٨٩) في ص ١٠.

(٣) أنظر الدكتور/ البارودي، مبادىء القانون البحري ، المشار إليه سابقاً في ص ٢٠.

(٤) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، مبادىء القانون البحري الدار الجامعية (بيروت)، المشار إليه سابقا في ص ١٠.

كما أن المشرع فى كثير من الدول ومن بينها مصر، يقصر الملاحة الساحلية على السفن الوطنية دون الأجنبية[1].

٢- تقسيم الملاحة بحسب الغرض منها:

يمكن تقسيم الملاحة بحسب الغرض منها أو بحسب موضوعها إلى ملاحة تجارية، وملاحة صيد، وملاحة نزهة، وملاحة عامة، وملاحة مساعدة.

أ- الملاحة التجارية:

وهى الملاحة التى تقوم بها السفن لنقل الركاب والبضائع وذلك بهدف تحقيق الربح. وتخضع هذه الملاحة للقانون البحرى بلا جدال. ويلاحظ فى هذا الصدد أن السفن المملوكة للدولة والتى تقوم بملاحة بحرية (تجارية) تخضع أيضا للقانون البحرى.

ب- ملاحة الصيد:

وهى الملاحة التى يكون موضوعها عمليات الصيد كصيد الأسماك وغيرها من المستخرجات البحرية. وهذه العمليات لاتعتبر عمليات تجارية، ومع ذلك تخضع هذه الملاحة لأحكام القانون البحرى لأنها تتعرض لنفس المخاطر البحرية التى تتعرض لها الملاحة التجارية.

جـ- ملاحة النزهة:

وهى الملاحة التى تقوم بها سفن النزهة كاليخوت. وعلى الرغم من أن هذه الملاحة لاتستهدف الربح إلا أنها تخضع للقانون البحرى وذلك لأن هذه الملاحة تتعرض لنفس المخاطر التى تتعرض لها سفن الملاحة التجارية.

---

(١) ومن الجدير بالذكر أن أهمية التفرقة بين الملاحتين الساحلية والدولية لم يعد قاصراً فقط على النواحى الإدارية، وإنما أصبحت الاعتبارات القانونية، وبالذات فى ظل القانون البحرى الجديد، تجد مجالاً فى هذه التفرقة، من ذلك مثلاً، وكما سنرى لاحقاً، نص المادتين (٢١٦) و (٢١٧) من قانون التجارة البحرية الجديد واللتان تستبعدان الملاحة الساحلية من نطاق تطبيق أغلب قواعد مسئولية الناقل البحرى للبضائع وكذلك الكثير من التزاماته.

وعلى ذلك فالملاحة التجارية وكذلك ملاحة الصيد وملاحة النزهة تخضع للقانون البحرى، فالملاحة البحرية تخضع للقانون البحرى أيا كان الغرض منها، وعلى ذلك نصت المادة الأولى من القانون البحرى الجديد بقولها «إن السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح»[1].

د- الملاحة الرئيسية، والملاحة المساعدة:

يطلق على الملاحة التى تقوم بها السفن التجارية وسفن الصيد وسفن النزهة اصطلاح الملاحة الرئيسية، وذلك تمييزا لها عن الملاحة المساعدة. فالملاحة المساعدة لاتستهدف تحقيق أى من الأغراض الرئيسية، ولكنها لازمة للمعاونة فى تحقيقه وذلك كالملاحة التى تقوم بها سفن الارشاد أو القطر البحرى. وتخضع الملاحة المساعدة للقانون البحرى.

هـ- الملاحة العامة:

الملاحة العامة هى الملاحة التى تقوم بها السفن الحربية وتلك التى تخصص للقيام بخدمة عامة ، كالملاحة التى تقوم بها سفن المستشفيات وسفن البحث العلمى. وسفن الإطفاء، وسفن التموين، وسفن التعليم[2].

والملاحة العامة لاتخضع للقانون البحرى. كما أن السفن الحربية والعامة تتمتع بحصانات قضائية معينة، سوف ندرسها عند الكلام عن معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ بشأن حصانة سفن الحكومات[3].

---

(١) ويلاحظ أن هذا النص مستحدث ولم يكن له نظير فى التقنين البحرى الملغى، ومع هذا فإن الاتجاهين الفقهى والقضائى فى ظل القانون القديم كانا يؤيدان خضوع هذين النوعين من الملاحة للقانون البحرى، على الرغم من عدم اعتبارهما من الأعمال التجارية. أنظر على سبيل المثال تعليق الدكتور/ على جمال الدين عوض على حكم محكمة النقض الصادر فى ٧ مايو ١٩٥٩ (نقض مدنى، طعن رقم ٥٨ للسنة ٣٥ قضائية، السنة العاشرة)، وهذا التعليق منشور فى مجلة القانون والاقتصاد ، السنة ٣١ (١٩٦١) فى ص ٢٩ ومابعدها.

(٢) أنظر الدكتور/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، السابق الإشارة إليه فى ص ١٢ .

(٣) المرجع السابق ، فى ص ١٢.

٣- الملاحة المختلطة:

الملاحة المختلطة هى التى تتم فى جزء منها فى البحر، وفى جزء آخر فى الأنهار أو الترع أو القنوات. ومثال ذلك الملاحة التى تتم بين باريس ولندن[١].

ويلاحظ أن قواعد القانون البحرى لاتنطبق قواعده على الملاحة النهرية أو الملاحة الداخلية والتى تتم فى الانهار أو الترع أو البحيرات أو القنوات الداخلية، بل تسرى على النقل النهرى بوجه خاص قواعد التقنين التجارى البرى والواردة فى المواد من ٩٠ إلى ١٠٤ منه[٢]. على أن سريان قواعد القانون التجارى البرى والقواعد القانونية العامة على النقل النهرى قد ينبنى عليه خضوعها لقواعد قد لاتتفق مع طبيعة هذه الملاحة. ولهذا فمن الأنسب وضع قواعد قانونية ملاءمة لحكم هذا النوع من الملاحة على غرار قواعد القانون البحرى[٣].

على أن الملاحة المختلطة تثير مشكلة النظام القانونى الذى يمكن أن تخضع له. هل تخضع للقانون البحرى، أم للقانون التجارى (والذى يطبق على الملاحة النهرية) ؟ أم أنها تخضع لكل من القانونين فى الجزء الخاص بكل منها؟.

ويحبذ البعض خضوع الملاحة البحرية للقانون البحرى فى جزئها الذى يتم فى البحر، وخضوعها للقانون التجارى والقواعد العامة فى الجزء الذى يتم فى النهر[٤]،

(١) أنظر الدكتور/ على البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ٢٠.

(٢) أنظر الدكتور/ البارودى، المرجع السابق، فى ص ٢٠.

(٣) أنظر فى هذا الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١٦.

(٤) أنظر الدكتور/ محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٤، والدكتور/ الشرقاوى يحبذ هذا الرأى لاتساقه مع المنطق ومقتضيات الفن القانونى، ومع هذا فهو يعود عنه بسبب الصعوبات العملية التى يثيرها؛ وضرورة تطبيق القانون البحرى إذا كان الجزء البحرى من الرحلة هو الأكثر أهمية، والعكس صحيح، بمعنى تطبيق قواعد القانون التجارى أو المدنى إذا كان الجزء النهرى من الرحلة هو الأكثر أهمية ؛ إلا أنه فى نفس الوقت يؤكد على أنه «لامناص – فى رأينا – من اعتناق الفكرة الأولى (أى خضوع كل نوع من الملاحة لنظامه القانونى) متى انعدمت عناصر الترجيح بين أهمية كل من الملاحة البحرية والملاحة النهرية بالنسبة لرحلة واحدة بحيث يمكن القول بأن الملاحتين متساويتا الأهمية». أنظر الدكتور/ الشرقاوى، المرجع ذاته، فى ص ص ٢٤ – ٢٥.

ولقد انتقد الفقه الراجح هذا الحل نظرا لما يؤدى إليه من تطبيق نظامين قانونين مختلفين على رحلةٍ واحدة بما ينشأ من صعوبات كثيرة عند التطبيق.

ويذهب الرأى الراجح فى الفقه إلى أنه إذا كانت السفينة تقوم برحلة واحدة جزء منها يتم فى البحر، والجزء الآخر يتم فى النهر، فإن العبرة فى تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق يكون على أساس قاعدة أن الفرع يتبع الأصل. فإذا كان الجزء الغالب فى الرحلة هو الجزء الذى تم فى البحر، فإن القانون البحرى هو الذى يجب تطبيقه على الرحة بأكملها، بما يشمله من جزء تم فى الأنهار، والعكس صحيح[1].

أما إذا كانت السفينة تقوم برحلات بحرية كاملة وأخرى نهرية كاملة، فلامناص فى هذه الحالة من تطبيق القانون البحرى على الرحلة البحرية، وتطبيق القانون التجارى على الرحلة النهرية[2].

وعلى أى الأحوال، فلقد حسم القانون الجديد هذه المسألة فأخضع السفن التى تعمل عادة فى الملاحة البحرية لأحكام القانون البحرى، وإن كانت تقوم فى نفس الوقت بملاحة غير بحرية فى جانب من الرحلة التى تنفذها[3].

---

(١) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ١٤ ؛ الدكتور/ البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٠ ؛ الدكتور/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً. فى ص ١٣ ؛ الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٨ . ومن الجدير بالذكر أن مسألة تقدير نوع الملاحة متروكة لقاضى الموضوع، ولايخضع فى شأنها لرقابة محكمة النقض.

(٢) أنظر الدكتور/ البارودى، المرجع السابق، فى ص ٢٠ .

(٣) أنظر المادة ١/١ من قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ؛ وأنظر أيضا المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى الجديد فقرة٩.

خطـــة الدراســـة

الملاحة البحرية هى جوهر وجود القانون البحرى. والسفينة هى أداة القيام بهذه الملاحة البحرية، وعليه، فلقد أفرد لها المشرع نظاماً قانونياً خاصاً يحكمها ويحكم أيضاً التصرفات التى ترد عليها.

والسفينة لايمكن لها القيام بالملاحة البحرية دون أشخاص معينين يتولون تسييرها وتيسير أمور نشاطها سواء فى البحر أو على البر، ومن هؤلاء الربان، والبحارة، والعمال البحريين، والمرشدين، ومقاولى الشحن والتفريغ، والوكلاء البحريين، وغيرهم من أشخاص الملاحة البحرية وعلى رأسهم مالك السفينة أو مجهزها.

ولما كان الغرض من قيام السفينة هو الاستغلال البحرى (أى الاستثمار البحرى)، فإن تنظيم عمليات وعقود تأجير السفن ومشارطتها، وأيضاً عقود النقل البحرى للبضائع وللأشخاص على درجة كبيرة من الأهمية.

وأثناء قيام السفينة بدورها فى الملاحة البحرية قد تتعرض لحوادث بحرية مثل التصادم، أو تقابل كوارث عارضة تضطر فيها إلى التضحية بجانب من الشحنة الموجودة على متنها، بما يقتضى توزيع هذه الخسارة على أطراف الرحلة البحرية، كما قد تتعرض السفينة لخطر داهم تقوم سفينة أخرى مثلا بدرئه عنها، مما يضطر الأولى إلى دفع مكافأة انقاذ.

ويلعب التأمين البحرى دوراً حيوياً فى ضمان المصالح المتقابلة لأطراف الرحلة البحرية جميعاً.

وهذه الموضوعات: السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحرى، الحوادث البحرية، التأمين البحرى كانت فى حسبان المشرع المصرى وهو يضع قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وسوف نقوم بدراسة هذه الموضوعات طبقاً لنفس المنهج الذى رسمه المشرع المصرى بالنظر إلى تسلسله المنطقى. على أننا نقتصر هذا العام على دراسة ثلاثة موضوعات منها ، وهى السفينة وأشخاص الملاحة البحرية والاستغلال البحرى؛ وعليه، تنقسم دراستنا إلى الأبواب الثلاثة الآتية:

الباب الأول: السفينة.

الباب الثانى: أشخاص الملاحة البحرية.

الباب الثالث: الاستغلال البحرى.

البـــاب الأول

فـــي

السفــــــينة

تقسيم :

السفينة هى أداة الملاحة البحرية، وهى أيضاً من عناصر الثروة البحرية.

فالسفينة، بإعتبارها أداة للملاحة البحرية، لها كيان خاص حرص المشرع على تنظيمه بقواعد معينة، كما أناط إدارتها بأشخاص معينين يعرفون بأشخاص الملاحة البحرية. ولقد نظم المشرع الإطار القانونى الذى تعمل السفينة من خلاله، فحدد شروط جنسيتها، واكتسابها لاسم معين ودرجة محددة، وأيضاً تسجيلها؛ وهذا كله من خلال مايعرف بالحالة المدنية للسفينة.

ولما كانت السفينة أهم عنصر من عناصر الثروة البحرية، فلقد نظم القانون أيضاً طرق اكتساب ملكيتها وانتقال هذه الملكية، كما نظم المشرع بقواعد محددة الحقوق العينية التبعية على السفينة من رهن وامتياز. وأخيراً، حدد المشرع طرق التنفيذ على السفينة فبين قواعد الحجز التنفيذى عليها، ثم عرض بعدئذ لقواعد الحجز التحفظى عليها.

وسوف نقوم فيما يلى بدراسة كل هذه المسائل مراعين ضرورة تعريف السفينة، وتحديد طبيعتها القانونية. وعليه، يمكن تقسيم هذا الباب إلى الفصول الآتية:

الفصل الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية.

الفصل الثانى: النظام القانونى للسفينة.

الفصل الثالث: الملكية والحقوق العينية التبعية على السفينة.

الفصل الرابع: الحجز على السفينة.

الفصل الأول
في
تعريف السفينة وطبيعتها القانونية

أثار تعريف السفينة خلافا فقهيا كبيرا، ذلك أن السفن هي التي تخضع للقانون البحرى دون غيرها من المنشآت العائمة، فكان لابد من بيان العناصر التى يجب توافرها في المنشأة العائمة لاعتبارها سفينة.

وعلى الرغم من أن السفينة مال منقول، إلا أن هناك أحكاما معينة خاصة بالعقار تنطبق عليها. فكان لامناص من تحديد طبيعتها القانونية.

وفى هذا الفصل نتكلم عن تعريف السفينة في مبحث أول وعن طبيعتها القانونية فى مبحث ثان.

المبحث الأول
تعريف السفينة

١- ماهية السفينة:

لم يعن التقنين البحرى القديم بوضع تعريف للسفينة، تاركا هذه المهمة للفقه والقضاء[1]. على أن القانون البحرى الحالي قام بوضع تعريف للسفينة في المادة

(١) أنظر الدكتور/ رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً في ص ٥٩. هذا ومن الجدير بالذكر أن هناك بعض التشريعات البحرية الخاصة التى ذكرت تعريفات للسفينة، على أن هذه التعريفات ترتبط بنطاق تطبيق هذه القوانين دون أن يؤخذ منها تعريف عام. أنظر الدكتور/ رفعت فخرى، نفس المرجع. وأنظر أيضا مؤلفنا في القانون البحرى (١٩٩٤)، في ص ٣٤. ومن الأحكام القضائية الهامة التى عرفت السفينة فى ظل القانون البحرى القديم (الملغى)، حكم محكمة النقض الصادر فى ٧ مايو ١٩٥٩، السنة قضائية ٣٥، س ١٠، فى ص ٣٩٥. وأنظر أيضاً حكم محكمة استئناف القاهرة فى ٣١ ديسمبر ١٩٦٣، المجموعة الرسمية السنة ٦١، ص ٨٠٢، وكذلك - راجع حكم محكمة الإسكندرية التجارية الجزئية، الصادر فى ١٤/٩/١٩٤١. منشور فى مجلة المحاماة ٣٢، فى ص ١٤٨.

١/١ والتى تنص على أن السفينة «هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح».

ويستخلص من هذه المادة أن هناك عنصرين أساسيين لتعريف السفينة:

العنصر الأول:

صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية.

ومفاد ذلك أن تتوافر لدى السفينة القدرة الذاتية للسير فى البحر ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصه(١). ويكون ذلك بمراعاة الأصول الفنية فى بناء السفن وإعدادها بالأدوات اللازمة(٢). وتطبيقا لذلك لايعد داخلا فى عداد السفن المنشآت العائمة التى لاتصلح للملاحة البحرية، ومن أمثلتها الأحواض والأرصفة العائمة، والصنادل والكراكات، والمواعين والبراطيم والرافعات(٣)، وكذلك المنشآت التى تنقل البضائع والمسافرين من السفن إلى الأرصفة(٤).

(١) أنظر فى نفس المعنى الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى (١٩٧٠)، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤١؛ الدكتور/ رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٢، حيث يقول بضرورة «أن تكون المنشأة قادرة على السير بوسائلها الخاصة، لاعتبارها صالحة للملاحة، وبالتالى لاسباغ وصف السفينة عليها. ذلك أن العبرة فى اسباغ وصف السفينة هو بكل منشأة على حدة. ولايستساغ القول بصلاحية المنشأة للسير فى البحر لمجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء إذا لم تكن قادرة على الحركة أو الاتجاه فيه استقلالاً». ومع ذلك يذهب البعض من فقه القانون البحرى إلى عكس هذا الرأى، أى أن المنشأة العائمة تعتبر سفينة طالما كانت صالحة للملاحة البحرية ولاعبرة فى ذلك بما إذا كانت هذه المنشأة تسير بوسائلها الخاصة، أو بمساعدة قاطرة مثلاً؛ وعليه فوفقاً لهذا الرأى تعتبر الصنادل البحرية سفناً، وذلك على الرغم من أنها لاتسير فى البحر إلا مقطورة. أنظر فى هذا الرأى الدكتورة/ أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى (١٩٨٠) فى ص ص ٣٨ - ٣٩.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور/ على البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣١.

(٣) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٨؛ الدكتور/ زكى زكى الشعراوى، القانون البحرى (١٩٨٨)، فى ص ١٣٤؛ الدكتور/ البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٢. وأنظر كذلك حكم محكمة النقض المصرية الصادر فى ٧ مايو ١٩٥٩، والمشار إليه سابقاً.

(٤) أنظر الدكتورة / سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢١.

على أنه لايشترط لاكتساب المنشأة وصف السفينة نوع الوسيلة التى تستخدم فى إدارتها. فطالما كانت المنشأة مخصصة للملاحة البحرية فيستوى أن تدار بالشراع أو الآلة البخارية أو الماكينة أو حتى بالطاقة النووية[1]، كما لايهم مقدار أو مدى متانتها[2]، طالما أنها قادرة على تحمل مخاطر الملاحة البحرية.

كما أنه لايشترط لاكتساب وصف السفينة أن تتوافر لها الصلاحية للقيام بنوع معين من الملاحة البحرية. فتكتسب المنشأة وصف السفينة سواء كانت مخصصة للقيام بالملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة[3]، كذلك يستوى تخصيصها لملاحة أعالى البحار أو الملاحة الساحلية، كما يستوى أن تكون لأهداف الملاحة الرئيسية أو لأغراض الملاحة المساعدة[4].

على أنه لايشترط لاكتساب وصف السفينة أن يكون قد اكتمل بناؤها فعلا، ذلك أنه ينطبق عليها هذا الوصف فى بعض الأحوال حتى وهى مازالت فى طور البناء حيث تكون محلا لبعض أنواع التصرفات القانونية، ومن ذلك ما تقضى به المادة (٤٤) بحرى من أنه «يجوز رهن السفينة وهى فى دور البناء»[5].

---

(١) أنظر الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ٥٠.

(٢) فى معنى قريب، أنظر الدكتور/ سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٦.

(٣) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ٣٧؛ أيضا الدكتورة/ سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ٢٠.

(٤) أنظر الدكتور/ سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٦، أيضاً الدكتور/ هانى دويدار، الوجيز فى قانون التجارة البحرية، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٥.

(٥) على أنه يلاحظ أن اكتساب المنشأة العائمة وصف السفينة وهى فى طور البناء يجب أن يكون فى حدود الغرض الذى نص عليه المشرع، وهو جواز ورود الرهن عليها، ذلك أن القاعدة العامة هى أن السفينة لاتكتسب هذا الوصف إلا عند الانتهاء من بنائها وإعدادها فعلاً للملاحة البحرية. فى نفس المعنى، أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٧؛ أيضا الدكتور/ رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٦٣ - ٦٤.

العنصر الثاني:

أن يتم تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

فيشترط لكى تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة أن يتم تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد[1]. فلا يدخل فى عداد السفن المراكب التى تخصص للملاحة فى الأنهار والترع والقنوات. فإذا كانت المنشأة العائمة مخصصة للملاحة النهرية، فإنها لاتكتسب وصف السفينة حتى ولو قامت برحلات بحرية عارضة[2].

ويلزم أن تقوم المنشأة بالملاحة فى البحر على وجه الاعتياد فلايكفى لاكتساب صفة السفينة أن تكون المنشأة مبنية بما يمكنها من الملاحة فى البحر إذا كانت تقتصر على السير فى الأنهار. كما أنه لايكفى لاعتبار المنشأة العائمة فى عداد السفن أن تقوم برحلة واحدة فى البحر، وذلك إذا تم تغيير نوع استغلالها بعد ذلك[3]. على أنه إذا هلكت المنشأة بعد أول رحلة بحرية تقوم بها، فلا يطعن ذلك فى اعتبارها سفينة فى الفترة التى باشرت فيها نشاطها البحرى.[4]

وإذا كانت المنشأة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية على وجه معتاد، فإنها تدخل فى عداد السفن حتى ولو كانت تقوم برحلات نهرية على نحو عارض.

---

(١) الدكتور/ رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٢. وهذا مقارب لما يأخذ به القانون الأمريكى بالنسبة للسفن التى تخضع للقانون البحرى، حيث أن معيار اعتبار المنشأة العائمة سفينة فى القانون الأمريكى يعتمد على استخدامها، وما إذا كانت قادرة على نقل الأشياء والأشخاص بطريق البحر، أنظر فى هذا , Black Stone Admirality (1977) فى ص ٧.

(٢) أنظر الدكتور/ رفعت فخرى، المرجع السابق فى ص ٦٣؛ ومع هذا يذهب البعض إلى أنه إذا كانت السفينة تعمل فى داخل الميناء، ولكنها تخرج فى بعض الرحلات البحرية فإنها تعتبر سفينة، أنظر فى ذلك، الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٢.

(٣) أنظر الدكتور/ على عوض، المرجع السابق، فى ص ٤٧، وأيضاً مؤلفنا فى القانون البحرى (١٩٩٤)، فى ص ٣٦.

(٤) فى نفس المعنى الدكتور/ على عوض، المرجع السابق، فى ص ص ٤٢ - ٤٣؛ أيضاً مؤلفنا فى القانون البحرى، السابق، فى ص ٣٦.

متى يبدأ وصف السفينة، ومتى ينتهى؟

تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من اليوم الذى تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية[1]، ويظل هذا الوصف لها طالما استمرت صالحة لهذه الملاحة. ويظل هذا الوصف لها حتى قبل انزالها إلى البحر، طالما أنه قد توافرت لها فى حقيقة الأمر مواصفات بناء السفينة، وكانت نية المالك أو البانى واضحة فى تخصيصها للملاحة البحرية، ويزول عن المنشأة وصف السفينة من اليوم الذى تصبح فيه غير صالحة للملاحة البحرية، كما إذا تحولت السفينة إلى مباشرة نشاط آخر كأن يخصصها صاحبها كمستشفى عائم[2]. كما يزول عن المنشأة وصفها كسفينة من اليوم الذى تخصص فيه للملاحة النهرية أو الداخلية.

ملحقات السفينة:

السفينة عبارة عن هيكل، بالإضافة إلى عناصر أخرى تلزم لتسييرها واستغلالها، وهذه العناصر يطلق عليها اصطلاح الملحقات.

وملحقات السفينة تشمل الآلات، والأهلاب، والصوارى، وقوارب الانقاذ، والحبال، والرافعات، والأوناش، وغيرها من الأدوات اللازمة لاستغلال السفينة وتسييرها.

وعلى الرغم من وجود رأى فى الفقه يذهب إلى أن ملحقات السفينة لاتشمل إلا على ماهو لازم لتسييرها دون مايلزم لاستغلالها[3]، إلا أن الرأى الراجح يرى أن الملحقات لاتشمل فقط مايلزم لتسيير السفينة، وإنما أيضا كل مايلزم لاستغلالها[4]. وعلى ذلك تعتبر الشباك الموجودة على متن سفن الصيد من

---

(١) الدكتور/ سمير الشرقاوى، المرجع المشار إليه، فى ص ٤٧.

(٢) الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٤.

(٣) أنظر فى ذلك شرفو رقم ١٥٧، ورقم ١٥٨، كما هو مشار إليه فى، مؤلف الدكتور/ الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٧.

(٤) أنظر الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٩؛ الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٤٦ ؛ الدكتور/ سمير =

الملحقات لأنها تلزم للاستغلال، بينما لايدخل فى عداد ملحقات السفينة المواد التموينية المخصصة لإطعام الركاب والطاقم.

ولقد أخذ القانون البحرى الجديد بهذا الرأى الراجح حيث نصت المادة ٢/١ بحرى على أنه «وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها». وهذا مايتفق مع الفكرة القائلة بأن السفينة بعناصرها المختلفة تمثل ثروة بحرية خاصة[(١)].

وعلى أى الأحوال، يمكن للأطراف الاتفاق على تحديد مايعتبر من ملحقات السفينة إما توسيعا أو تضييقا، فأجرة السفينة لاتدخل فى عداد الملحقات إلا بناء على الاتفاق أو بناء على نص قانونى[(٢)].

ولما كانت السفينة مع ملحقاتها تشكل ثروة بحرية واحدة، فإن التصرفات التى ترد عليها كالبيع والرهن والايجار تشمل أيضا الملحقات بدون الحاجة إلى ذكرها فى العقد، وما لم تستبعد بنص خاص فيه[(٣)].

المبحث الثانـــى

الطبيعة القانونية للسفينة

لما كانت السفينة تستطيع التنقل من مكان لآخر دون تلف، فإنها بذلك تدخل وتندرج فى عداد الأموال المنقولة التى نصت عليها المادة ٨٢ من القانون

= الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص ٤٦ ؛ أيضاً الدكتورة/ أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤١.

(١) أنظر الدكتور/ على البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٣.

(٢) أنظر الدكتور/ على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٥ ؛ الدكتور/ على البارودى، مبادىء القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٣٢-٣٣؛ الدكتور زكى زكى الشعراوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٣٨.

(٣) الدكتور/ مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ٣٩؛ بل إن وثيقة اللويدز للتأمين البحرى قررت صراحة أن التأمين على السفينة يشمل جسم السفينة وأيضاً جميع ملحقاتها؛ أنظر فى ذلك الدكتور/ سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٧.

المدنى[١]. ومع ذلك فالسفينة تتشابه مع العقار ومع الأشخاص فى بعض الأحكام القانونية الهامة.

أ- تشابه السفينة مع العقار:

على الرغم من وضوح الطبيعة المنقولة للسفينة، إلا أنها تتشابه مع العقار، وبالذات بالنسبة لعدم إمكانية اكتسابها بالحيازة، فكما أنه لايمكن اكتساب ملكية العقار بالحيازة، فإنه لايمكن كذلك اكتساب ملكية السفينة بالحيازة[٢]. كذلك تخضع السفينة للرهن الرسمى الشبيه بالرهن الرسمى على العقار[٣]، كما تخضع فى حجزها لإجراءات حجز العقار[٤]، كما أن إنشاء أو نقل أو انقضاء الحق عليها وغيره من الحقوق العينية يقتضى إفراغه فى محرر رسمى كما تقضى بذلك المادة ١/١١ بحرى.

على أن خضوع السفينة لبعض الأحكام القانونية للعقار لايعنى أنها أصبحت فى طبيعتها عقارا. ذلك أن تطبيق بعض أحكام العقار على السفينة له مايبرره من اعتبارات اقتصادية وسياسية. فالسفينة تشكل ثروة سواء للأفراد أو للدولة فى كل من وقتى السلم والحرب، والحفاظ عليها يقتضى إخضاعها لإجراءات دقيقة كتلك التى تتبع عند نقل ملكية أو رهن أو حجز العقارات.

ب- تشابه السفينة مع الأشخاص:

يذهب جانب من الفقه إلى أن السفينة تعتبر من الأشخاص[٥] وذلك لتمتعها

---

(١) فالمادة ١/٨٢ من التقنين المدنى تنص على أن «كل شىء مستقر بحيزه ثابت فيه لايمكن نقله منه، دون تلف فهو عقار، وكل ماعدا ذلك من شىء فهو منقول».

(٢) أنظر المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية المصرى الجديد.

(٣)- أنظر المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية المصرى الجديد والتى تقضى بأنه «لاينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمى».

(٤) أنظر فى إجراءات الحجز التنفيذى على السفن المواد من ٦٧ إلى ٧٧ من قانون التجارة البحرية المصرى الجديد.

(٥) وفكرة تمتع السفينة بالشخصية هى فكرة أنجلو أمريكية وهى تعرف Personification of =

بعض الصفات المميزة كالاسم والموطن والجنسية. فالسفينة – فى نظر هذا الفقه – شخص مثلها فى ذلك مثل الشركات والجمعيات.

على أن تمتع السفينة ببعض عناصر الحالة المدنية للأشخاص لايجعلها تندرج فى عدادهم[1]. إذ أن السفينة تكون محلا للتنفيذ عليها ماديا، ولايمكن القول بإمكانية وجودها كطرف فى الالتزام ووجودها كمحل له فى نفس الوقت. والواقع أن تمتع السفينة بعناصر الحالة المدنية للأشخاص ضرورى لتعيينها تعيينا ذاتيا وتمييزها عن غيرها من السفن.

جـ– استبعاد «قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية» بالنسبة للسفينة:

تنص المادة الرابعة من القانون البحرى على أنه «مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة» فالسفينة تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقول. فإذا أوصى شخص معين لآخر بمنقولاته فإن الوصية تشمل السفينة.

كما أن المشرع أخضع السفينة لبعض الأحكام الخاصة، والتى لاتسرى على المنقولات الأخرى. ومن هذه القواعد مانصت عليه المادة (٤١) بحرى من أن رهن السفينة لاينعقد إلا برهن رسمي. ومن ذلك أيضا مانصت عليه المادة (٣٦) بحرى من أن الديون الممتازة تتبع السفينة فى أى يد تكون.

ولقد قضى المشرع البحرى على الخلاف الفقهى الذى كان سائدا فى التقنين القديم من حيث امكانية اكتساب ملكية السفينة بالحيازة. فالقواعد العامة تقضى

= The Ship، أنظر فى ذلك:

Gilmore and Black , The Law of Admirality المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٨٩، ومابعدها.

(١) أنظر فى انتقاد اعتبار السفينة شخصاً من الأشخاص: الدكتور/ رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٧١ – ٧٢؛ الدكتور/ سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٨.

بامكانية اكتساب ملكية المنقول بالحيازة، بشرط أن يتوافر للحائز حسن النية وقت الحيازة، وبشرط إقتران هذه الحيازة بالسبب الصحيح، أى بالاعتقاد بتلقى المنقول من مالكه. وهناك ضرورات عملية هى التى تقتضى الأخذ بقاعدة الحيازة بالنسبة للمنقول المادى من حيث أنه لايتمتع بوسائل تعيين ذاتية تميزه عن غيره. فأرتأى المشرع حماية الشخص الذى يؤول إليه هذا المنقول إذا كان حسن النية وكان هناك سبب صحيح للحيازة. هذه الضرورة غير متوفرة بالنسبة للسفينة. ذلك أن «السفينة منقول من نوع خاص ذى قيمة كبيرة ويقوم بدور مهم فى الاقتصاد القومى، فضلا عن أن نقل ملكيته يقتضى عمل محرر رسمى ثم تسجيله للاحتجاج به على الغير وكلاهما إجراء يستبعد بداهة تطبيق القاعدة المذكورة»[1]. فالشخص الذى يتلقى السفينة من حائز غير مالك لها، إما أن يكون مهملا لم يتحوط لنفسه بالتأكد من ملكية السفينة بالكشف عنها فى سجل السفن، أو أنه سىء النية كان يعلم أن السفينة تؤول إليه من غير المالك.

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى، فقرة رقم ١٢.

الفصل الثانى

فى

النظـام القـانونى للسـفينة

تقتضى دراسة النظام القانونى للسفينة بيان حالتها المدنية أى : اسمها، وحمولتها، وموطنها، ودرجتها، والأوراق التى يجب عليها الاحتفاظ بها، وجنسيتها.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن السفن تخضع لنظام تسجيل معين. ولنظام التسجيل أهمية كبرى فى شهر التصرفات التى تردعلى السفينة،مما يقتضى دراسته على نحو تفصيلى.

وأخيراً، فإنه يجب خضوع السفينة لنظام رقابى للتحقق من الشروط اللازمة لصلاحيتها للملاحة البحرية، وسلامتها، وصلاحية الطاقم عليها.

المبحث الأول

الحالة المدنية للسفينة

للسفينة عناصر معينة. هذه العناصرتشكل الحالة المدنية للسفينة، والتى تفضى إلى إضفاء الذاتية عليها. وعناصر الحالة المدنيةللسفينةهى : الاسم، والحمولة، والدرجة، والموطن. والأوراق التى يجب عليها الاحتفاظ بها، أما الجنسية فتعتبر أهم عنصر لهذه الحالةالمدنية بما يجعلنا نفرد لها مطلباً مستقلاً من هذا المبحث. فندرس الحالة المدنية فى مطلبين :

المطلب الأول : ذاتيةالسفينة.

المطلب الثاني : جنسيةالسفينة.

المطلب الأول

ذاتية السفينة

أولا : اسم السفينة

تقضى المادة ٢/٦ بحرى بأنه يجب أن يكون لكل سفينة اسم توافق عليه جهة الإدارة المختصة.[١] والاسم ضرورى للسفينة لتمييزهاعن غيرها من السفن، خاصة وهى تمخر عباب البحر العالى.

وتعيين اسم للسفينة يساعد على تحديدها على نحو ناف للجهالة بحيث يمكن حصرالحقوق والالتزامات عليها.

وتراقب جهة الإدارةمنح السفن للاسماء بحيث يمكن التأكد من عدم اختلاطها.[٢] وإمعاناً فى إظهار أهمية الاسم للسفينة، فلقد أوجبت المادة ٢/٦ بحرى ضرورة وضع الاسم على مكان ظاهر بالسفينة مصحوباً برقم تسجيلها وذلك وفقا للأحكام التى يصدر بهاقرار من الوزير المختص.[٣]

ثانياً : حمولة السفينة :

الحمولة هى السعة الحجمية للسفينة. والوحدة المتخذة لقياس الحمولة هى الطن الحجمى، ويبلغ الطن الحجمى مائة قدم مكعب، أو ٢٫٨٣ متراً مكعباً.

---

(١) والجهة الإدارية المختصة بمراقبة اسماء السفن إدارة التفتيش البحرى بهيئة الموانى والمنائر. انظر مدحت خلوصى، السفينة والقانون البحرى (١٩٩٣)، فى ص ٦ ؛ الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٠ .وانظر أيضا المادة الخامسة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩.

(٢) الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٥.

(٣) وعادة ما يكتب مالك السفينة الاسم من الجهتين وفى منتصف المؤخرة، وذلك بلون يختلف عن لون الدهان الذى طلى به جسم السفينة، فإذا كان جسم السفينة مطلياً باللون الغامق، كان من المتعين كتابة الاسم باللون الفاتح، والعكس صحيح، والألوان الفاتحة التى عادة ما يتم استعمالها

وتختلف الحمولة عن الوزن[1]. فالوزن هو ما تستطيع السفينة أن تحمله مقدراً بالطن الوزنى الذى يبلغ ألف كيلو جرام.

والحمولة نوعان : حمولة إجمالية كلية : وحمولة صافية، فالحمولة الإجمالية هى عبارة عن مجموع فراغ السفينة كلها والذى يتمثل فى أبعادها. أما الحمولة الصافية فهى مقدار الفراغ الذى يمكن نقل الأشخاص والبضائع عليه[2]. وبعبارة أخرى، فإن الحمولة الصافية هى عبارة عن الحمولة الكلية الإجمالية مخصوما منها الأماكن التى تشغلها الآلات والماكينات والأمكان التى تخصص للمهمات ولطاقم السفينة.

وقد أوجبت المادة ٣/٦ بحرى على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية. وتصدر الجهة الإدارية المختصة قراراً بذلك، كما تعطى شهادة بهذا الخصوص لذوى الشأن[3].

≠ هى الأبيض والأصفر، أما اللون الغامق فهو عادة اللون الاسود. انظر مدحت خلوصى السفنة والقانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦.

(١) وانظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٥. ولمزيد من التفصيل حول الفارق بين الحمولة والوزن، انظر مدجت خلوصى، السفينة والقانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ص ٧-١٨.

(٢) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، والمشار إليه سابقاً، فى ص ٥٥؛ الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ٧٥.

(٣) ومن الجدير بالذكر أن الشهادة التى تصدر بحمولة السفينة من الجهة الإدارية يجب أن تحتوى على اسم السفينة وميناء تسجيلها ورقم هذا التسجيل والمقاييس المسجلة وحمولة السفينة الكلية وحمولة كل قطاع والحمولة المسجلة والخصومات والمسموحات وكذلك الفراغات وعلاماتها المميزة، كما يدون فيها أى تعديل طرأ على هذه البيانات. انظر فى ذلك، مدحت خلوصى، السفينة والقانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ١٣. وللقضاء على الأساليب المختلفة فى قياس حمولة السفينة، أبرمت اتفاقية دولية فى عام ١٩٦٩ فى شأن توحيد قواعد قياس حمولة السفن، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ فى ١٨ يوليو ١٩٨٢. أنظر مدحت خلوصى، السفينة والقانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ١٠-١١.

ولمعرفة حمولة السفينة أهمية قصوى. فعلى أساس الحمولة يتم تقدير الرسوم المستحقة على السفينة، كرسوم الموانئ والأرصفة، ورسوم الإرشاد[1]. وعلى أساس الحمولة يتم تقدير أجرة السفينة. كما أن الحمولة تفيد فى أساس تحديد مسئولية مالك السفينة[2].

ولقد قررت المادة ٤/٦ بحرى جزاءات على مخالفة الأحكام الخاصة باسم السفينة أو حمولتها وذلك بقولها «ويعاقب بالحبس مدة لاتجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان فى حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها فى هذه المادة إلا إذا كان القصد من المخالفة إتقاء وقوع السفينة فى الأسر»[3].

٣- موطن السفينة :

يتحدد موطن السفينة بالميناء الذى يتم تسجيلها فيه[4]. ولمالك السفينة أن يحدد موطنها وذلك باختياره للميناء الذى يتم فيه التسجيل. على أنه لا يجوز أن

---

(١) أنظر فى معنى قريب، الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٥، الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٢؛ الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٥.

(٢) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٧٦.

(٣) كما يجدر القول أيضاً إن قانون تسجيل السفن يوجب حفر رقم الحمولة الصافية للسفينة على كمرها الرئيسى المادة ٣/٨ من قانون تسجيل السفن، كما يتم توقيع عقوبات على مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها فى حالة تشويه أو طمس أو محو أو الاهمال فى صيانة هذا البيان (المادتان ٢٣-٢٤ من قانون تسجيل السفن).

(٤) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٢، الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٤.

يكون للسفينة أكثر من موطن[1]. ويجوز لمالك السفينة تغيير موطنها وذلك بإتباع الإجراءات القانونية الخاصة بذلك.

والقوانين الخاصة بتسجيل السفن هي التي تسرى لحكم موطن السفينة، فالمادة الثامنة من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ تشترط كتابة موطن السفينة على مؤخرتها بشكل واضح، وبلون مختلف عن لون السفينة.

ويلاحظ أن هناك اختلافا بين موطن السفينة، وموطن ميناء الاستغلال. فموطن السفينة يكون في ميناء تسجيلها، أما موطن الاستغلال فهو الذى تتم فيه العمليات الخاصة باستغلال السفينة[2]. وتظهر أهمية موطن السفينة فى أنه فى هذا الموطن تجرى القيود الخاصة بالتصرفات التى تجرى عليها (البيع والرهن)[3]، وكما أنه فى هذا الموطن يتحدد الاختصاص القضائى فى حالة حدوث جنايات أو جنح على متنها[4].

---

(١) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٥، الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٧. وجدير بالقول أن ميناء التسجيل لايشير بالضرورة إلى جنسية السفينة، ذلك أن بعض الدول تجيز لسفنها الوطنية أن يتم تسجيلها فى ميناء دولة أخرى، أنظر فى ذلك، الدكتورة أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٥؛ الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٧٤.

(٢) الدكتور رفعت فخرى، السابق الإشارة إليه، فى ص ٧٤؛ الدكتور على جمال عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٦؛ الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٧.

(٣) فالمادة (١٠) من قانون التجارة البحرية تنص على أن «تختص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك».

(٤) أنظر المادة ٢٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام ولتأديب فى السفن.

٤- درجة السفينة :

تختلف السفن من حيث صفاتها وقوتها وقيمتها الاقتصادية وجودة صنعها، وتقوم شركات كبيرة بوضع درجات أو مرتبات للسفن. فيقال سفينة من الدرجة أو المرتبة الأولى أو الثانية أو الثامنة وهكذا. ومن أهم الشركات التي تعطى الدرجة للسفينة شركة اللويدز الانجليزية LLoyds وشركة Veritas الفرنسية، وهيئة البحرية الأمريكية The American Board of shipping ، ويطلق على هذه الشركات بصفة عامة اصطلاح شركات الإشراف البحرى(١).

وعند فحص السفينة بواسطة إحدى هذه الشركات، فإنها تصدر لمالك السفينة شهادة معتمدة منها، موضحا بها درجة السفينة. وعند تقرير هذه الدرجة يؤخذ فى الاعتبار عوامل كثيرة منها كيفية البناء، والعمر الملاحى، واستيفاء السفينة لشروط السلامة، ومدى قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية.(٢)

وعلى الرغم من أن شركات الإشراف هى شركات خاصة، إلا أنها قد اكتسبت سمعة طيبة وثقة فى مجال تقدير مرتبة السفن، مما أضفى على الشهادات التى تمنحها قيمة دولية، بحيث أصبحت الدول تحترم ما جاء بها.

وتكمن أهمية تحديد مرتبة السفينة أو درجتها فى أنها تدخل فى الاعتبار عند إبرام عقد استئجار السفينة، وعند تقدير أجرتها، وعند تحديد قيمة أقساط التأمين عليها فكلما كانت درجة السفينة أعلى كلما انخفضت أقساط التأمين عليها(٣).

---

(١) كما توجد شركات الأخرى للإشراف البحرى وهى : شركة Registro Italiano Navale وهى شركة إيطالية، وشركة Germainishcer LLoyd وهى شركة ألمانية، وشركة Nors-kee Veritas وهى شركة نرويجية، وشركة Nippon Kaigi Kiokai وهى شركة يابانية، أنظر فى ذلك مدحت خلوصى، السفينة والقانون البحرى، المشار إليه سابقاً، ص ١٩.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٦.

(٣) أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٣؛ الدكتور على جمال الدين عوض، المرجع السابق، فى ص ٥٧.

ويلتزم مالك السفينة باجراء الكشف الدورى عليها للتأكد من استمرار صلاحيتها بذات الدرجة التى حصلت عليها ابتداء. والشهادة الصادرة من شركة الإشراف بمنح السفينة درجة معينة تعتبر قرينة على صلاحية السفينة للملاحة بنفس المرتبة الممنوحة لها، على أنها قرينة تقبل إثبات العكس.(١)

وتحتكر شركات الإشراف تقرير درجة السفينة، كما أنها فى نفس الوقت أصبحت مبعث ثقة للمتعاملين معها نظراً للدقة الكبيرة التى تراعيها هذه الشركات فى وضع البيانات والتقارير التى تقدمها عن حالة السفينة ودرجتها. إلا أنه قد يصدر خطأ ما من الشركة عند وضع تقاريرها، كما لو لم يراع عمالها الدقة فى تقرير درجة السفينة مما قد يضر المتعاملين عليها أو بالغير. ومثال ذلك، أن يعتمد مستأجر السفينة فى تقدير قيمة أقساط التأمين على البيانات التى جاءت بتقرير شركة الإشراف فى تعيين درجة السفينةثم يتبين بعدئذ الخطأ فى التقدير.

ولقد جرت عادة هذه الشركات حماية لنفسها على وضع شروط مع من يتعامل معها بعدم مسئوليتها عن أخطائها. ولقد أقر القضاء الفرنسى صحة هذه الشروط فيما عدا حالتى الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من الشركة أو من تابعيها(٢). وعادة ما تضع هذه الشركات نشرات عامة تعلن فيها عدم مسئوليتها

---

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٣؛ الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد؛ المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٧٧-٧٨.

(٢) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص ص ٥٧-٥٨ والذى يرى ضرورة إبطال شروط الإعفاء من المسئولية التى تضعها شركات الإشراف فى حالتى الغش والخطأ الجسيم، وذلك لما تتمتع به هذه الشركات من احتكار فعلى، كما يمكن تطبيق القواعد الخاصة بعقود الإذعان على عقود الإشراف فى ظل القانون المصرى. على أن جانباً آخراً من الفقه المصرى يرى صحة شروط الإعفاء التى تضعها هذه الشركات من مسئولياتها حتى فى حالتى الغش والخطأ الجسيم وذلك طبقاً للمادة ٢/٢١٧ من التقنين المدنى المصرى وذلك عن الأخطاء أو الغش الواقع من تابعى هذه الشركات، أنظر فى ذلك الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، السابق الإشارة إليه فى ص ٧٨، أنظر أيضاً الدكتور زكى زكى الشعراوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٨.

عن أخطاء عمالها فى تقدير درجة السفينة، فما هو أثر هذه النشرات فى مواجهة الغير الذى يتعامل على السفينة، فما هو أثر هذه النشرات فى مواجهة الغير الذى يتعامل على السفينة استناداً إلى الشهادات المصدرة من هذه الشركات ودون أن يكون مرتبطا معها بعقد معين؟ استقر القضاء الفرنسى على الحكم بعدم مسئولية هذه الشركات إلا فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم، الذى يمكن إثباته فى مواجهة الشركات بكافة طرق الاثبات[1]، والفقه المصرى الراجح يرى أن شركة الإشراف تكون مسئولة فى مواجهة الغير طالما تسببت فى الإضرار به بخطأ منها، ولايكون للشركة الاحتجاج بما تضمنته سجلاتها ونشراتها من شروط إعفاء من المسئولية وذلك لتعلق قواعد المسئولية التقصيرية بالنظام العام[2].

وفى مصر، يعترف المشرع بشهادات التقدير التى تمنحها هيئات الإشراف البحرى. فالمادة (١١) من قانون سلامة السفن رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ تقضى باعفاء السفن التى تمت معاينتها عن طريق مندوب إحدى هيئات الإشراف البحرى المعترف بها من الفحص اللازم لمنحها ترخيص الملاحة. كما أن المادة (١٠) من نفس القانون تقضى بأنه فى حالة إصابة السفينة المصرية بتلف جسيم، أو حدث تغيير جوهرى فى بنائها، وهى فى الخارج، فإنه يتوقف العمل بكل من ترخيص الملاحة وشهادة السلامة.

ويمكن أن تعود للسفينة صلاحيتها للملاحة إذا تم تقديم شهادة من إحدى

---

(١) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٨.

(٢) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٤؛ أيضاً الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، فى ص ٧٨؛ الدكتور زكى الشعراوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٨.

شركات الإشراف المعترف بها تتضمن تقريراً تثبت فيه أن السفينة قد أصبحت صالحة للملاحة.

٥- أوراق السفينة :

يوجب القانون ضرورة وجود أوراق ومستندات معينة على متن السفينة. وهذه الأوراق لازمة لاثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها[١].

ولقد أوجبت المادة (١٠١) بحرى على ربان السفينة الاحتفاظ فى أثناء الرحلة البحرية بالوثائق التى يتطلبها القانون سواء ما تعلق منها بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

وفى طليعة الأوراق التى يجب أن تتوافر للسفينة سند الملكية أو شهادة التسجيل التى تعطى للمالك عند تسجيل السفينة. وهذه الشهادة تعتبر دليلاً على ماورد بها من بيانات تتعلق بجنسية السفينة وملكيتها وحالتها المدنية[٢]. كما يجب الاحتفاظ بدفتر اسماء ملاحى السفينة الذى يثبت فيه جنسية واسماء ملاحيها وشروط استخدامهم. كما يجب الاحتفاظ بقوائم شحن البضاعة[٣]. ولا جدل فى أهمية ذلك. وبصفة خاصة عند حدوث منازعة حول نوع أو كمية البضاعة المشحونة، ومسئولية الناقل البحرى عن أى هلاك أو تلف يلحق البضائع. وبالإضافة إلى ذلك، يلزم الحصول على ترخيص الملاحة الذى يتم بمقتضاه التحقق من ثبوت صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

وأخيراً، يجب على الربان الاحتفاظ بدفتر اليومية للسفينة، وهذا الدفتر يراعى

---

(١) أنظر الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٨.

(٢) أنظر المادة (٩) من قانون تسجيل السفن.

(٣) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٤.

فى تنظيمه ضرورة ترقيم صفحاته والتأشير عليه من إدارة التفتيش البحرى[1]، كما يجب أن يتضمن هذا الدفتر كل ما يتعلق بالسفينة وحمولتها والحوادث أو الظروف التى تحدث أثناء السفر. كما يجب على الربان أن يثبت فى هذا الدفتر كل المخالفات التى تقع ضد النظام من الضابط أو البحارة أو الركاب والجزاءات التى توقع عليهم[2]. والبيانات الواردة فى دفتر اليومية تعتبر حجة لصالح المجهز أو ضده، على أنه لايجوز تجزئه البيانات الواردة فيه[3].

المطالب الثانى

جنسية السفينة

(أ) مفهوم الجنسية :

الجنسية عبارة عن رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص معين ودولة معينة. ولأن الجنسية رابطة بين شخص طبيعى - كقاعدة عامة - وإقليم معين، فلقد ثار الجدل حول إمكانية منح السفينة جنسية ما، ذلك أن السفينة ليست شخصا، إنما هى مال من الأموال لايتصور إحساسه برابطة ولاء معينة.

على أن الضرورات العملية والاعتبارات القانونية قد أملت وجوب تمتع السفينة بجنسية دولة معينة.

فمن ناحية أولى، فالسفينة عادة ما تجوب أعالى البحار حيث لا توجد سيادة لدولة ما، وهى بذلك تكون بعيدة عن الدولة التى تنتمى إليها، وقد يعرضها ذلك

---

(١) أنظر المادة ١/١٠٢ من قانون التجارة البحرية المصرى.

(٢) أنظر المادة ٢/١٠٢ من قانون التجارة البحرية المصرى. كما تقضى نفس المادة فى فقرتها الثالثة بأنه «ويجب على الربان فى السفن ذات المحرك أن يمسك دفتراً خاصاً بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر وما يستهلك يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة».

(٣) أنظر فى نفس المعنى الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص٤٥.

لمخاطر الاعتداء أو الاستيلاء عليها، مما يكون من اللازم معه بسط حماية دولة معينة عليها عن طريق منحها جنسية هذه الدولة.

ومن ناحية ثانية، فالسفينة تشكل مجتمعاً قائماً بذاته أثناء الرحلة البحرية، مما يتحتم معه وجود قانون معين يحكم الأفعال والتصرفات التى تقع عليه. وهذا القانون عادة ما يكون قانون جنسية السفينة.

ولكن كيف يمكن منح السفينة جنسية معينة؟ وبعبارة أخرى ماهى الاعتبارات أو الضوابط التى يمكن بمقتضاها منح السفينة جنسية دولة معينة؟

نتكلم أولا عن ضوابط منح الجنسية للسفينة بصفة عامة، ثم نتكلم عن معيار جنسية السفينة فى القانون المصرى.

(ب) ضوابط جنسية السفينة بصفة عامة :

تختلف الدول فى الأساس الذى يمكن بمقتضاه منح السفينة الجنسية. فلكل دولة مطلق الحرية فى تحديد شروط اكتساب جنسيتها بحسب ما تراه محققا لمصلحتها الوطنية. وأهم الضوابط التى قيل بها لمنح الجنسية للسفينة : ضابط البناء الوطنى، وضابط الطاقم الوطنى، وضابط الملكية الوطنية، وفيما يلى شرح لهذه الضوابط المختلفة :

١- ضابط البناء الوطنى :

يفترض هذا الضابط أن الدولة التى تمنح السفن جنسيتها بمقتضاه قد أحرزت تقدما فى مجال صناعة السفن[١]. أما إذا كانت صناعة السفن فى مهدها فلا يتصور أن تمنح الدولة الجنسية لسفنها بناء على ضابط البناء الوطنى، وإلا أدى ذلك إلى تقلص عدد السفن التى تحمل جنسيتها[٢].

---

(١) الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٧.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور على البارودى مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ٥٧.

ومن أهم التشريعات التي كانت تأخذ بشرط البناء الوطنى التشريع الانجليزى فى عام ١٦٦٠ وحتى صدور قانون الملاحة البحرية فى عام ١٨٩٤ والذى لم يجعل لمكان بناء السفينة أهمية فى اكتساب الجنسية الانجليزية. كما أن القانون الأمريكي كان يشترط أن تكون السفينة قد تم بناؤها فى الولايات المتحدة الأمريكية كأساس لمنح الجنسية الأمريكية. ولكن قانون ٥ أغسطس الصادر عام ١٩١٢ أجاز تسجيل السفينة ذات البناء الأجنبى تحت العلم الأمريكى متى كان عمرها خمس سنوات على الأقل، ولقد تم تعديل هذا الوضع بالقانون الصادر فى ١٨ أغسطس عام ١٩١٤ الذى لم يجعل لمكان بناء السفينة أهمية فى اكتساب الجنسية.

وشرط البناء الوطنى كأساس لمنح الجنسية له مزاياه العديدة. فهو يساعد على تشغيل عدد كبير من العمال الوطنيين والقضاء على البطالة بينهم[١]، كما أن بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية. تحرص على أن يكون تصميم بناء السفن بالطريقة التي يسهل بها تحويلها إلى سفن حربية فى أوقات الأزمات والحروب[٢].

وشرط البناء الوطنى أصبح فى أفول فى العصر الحديث، بعد أن قامت الكثير من الدول، ومنها الدول الصناعية، بالعدول عنه[٣]. فالدول البحرية تقوم بتشجيع شراء السفن الأجنبية لكى يتسع نطاق أسطولها التجارى، بما يسمح بازدياد نفوذها التجارى فى العالم.

---

(١) أنظر الدكتور زكى الشعراوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص١٨٢؛ بل إن بعض الدول البحرية كانت تفرض على ترساناتها البحرية عدم مساعدة الأجانب فى بناء السفن رغبة فى الحفاظ على الأسرار وإضعافاً للمنافسة الأجنبية فى ميدان الملاحة البحرية، أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ١٩٧.

(٢) أنظر فى ذلك:

Gilmore and Black, The law of Admirality المشار إليه سابقاً، فى ص ٩٧١.

(٣) فى نفس المعنى، الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إلى سابقاً، فى ص ص ٢٤٨-٢٤٩.

٢- ضابط الطاقم الوطنى :

تشترط الكثير من الدول ضرورة تمتع طاقم السفينة أى ربانها وضباطها ونسبة كبيرة من الملاحين بجنسيتها، كأساس لمنح السفينة الجنسية. فالسفينة عادة ما تقوم برحلاتها البحرية بعيداً عن إقليم الدولة. فلا أقل من ضمان وجود الولاء البشرى على متنها ضماناً وحفاظاً على مصالح الدولة(١). وطاقم السفينة هو الذى يناط به إدارة السفينة ورعايتها، وهو الأقدر على حماية مصالح الدولة والسفينة فى أعالى البحار.

كما أن منح الجنسية للسفينة بناء على توافر الطاقم الوطنى لايخلو من فائدة عملية أيضاً وهى تشغيل عدد كبير من الأفراد فى مجال الأعمال البحرية.

أما الدولة الناشئة التى لاتتوافر لديها رجال البحرية المدربين فإنها عادة ما تكتفى باشتراط أن يكون الربان والضباط البحريين من الوطنيين مع التسامح فى نسبة الأجانب من البحارة(٢)، أو حتى إغفال هذه النسبة مطلقاً.

٣- ضابط الملكية الوطنية :

تشترط كثير من الدول لمنح السفينة جنسيتها أن تكون مملوكة لوطنيين. ومعيار الملكية الوطنية يضمن التبعية الاقتصادية للسفينة لدولة الجنسية. فالسفينة تشكل ثروة قومية ينبغى الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها، ويكون ذلك عن طريق تطلب أن تكون السفينة مملوكة كلها أو فى جزء منها لوطنيين حتى يمكن إعمال الرقابة عليها.

---

(١) فى نفس المعنى، الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، السابق الإشارة إليه، فى ص ٥٧؛ أيضاً الدكتور زكى الشعراوى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ص ١٨٣-١٨٤.

(٢) الدكتور البارودى، المرجع السابق فى ص ٥٧؛ وأنظر أيضاً الدكتورة أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٢، حيث تذهب إلى بعض الدول البحرية الكبرى تأخذ بمبدأ حرية تكوين الطاقم.

وغالبية القوانين الحديثة تشترط الملكية الوطنية للسفينة كأساس لمنح الجنسية.

فالقانون الفرنسى الصادر فى عام ١٩٤٨ يشترط أن تكون السفن الفرنسية مملوكة فى نصفها على الأقل لفرنسيين، كذلك إذا تعلق الأمر بشركة تضامن وجب أن يكون ٥٠٪ من رأس مالها مملوكاً لفرنسيين. أما الأنواع الأخرى من الشركات فيشترط أن يكون مجلس الإدارة أو المراقبة مكونا أغلبيته من فرنسيين وأن يكون مجلس الإدارة أو المدير العام إذا وجد من الفرنسيين.

وفى انجلترا، فلقد استلزم قانون الملاحة لعام ١٨٩٤ أن تكون السفينة الانجليزية مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد أو بالتجنس. فلايجوز لأجنبى أن يكون مالكا بطريقة مباشرة لأى حصة في سفينة ترفع العلم البريطاني. وإذا كان مالك السفينة شركة، فإنه يجب أن يكون مركزها الرئيسى داخلا فى نطاق الممتلكات البريطانية.

وفى الولايات المتحدة الأمريكية، يشترط القانون الأمريكى الصادر فى ١٨ أغسطس ١٩١٤، أن تكون السفينة الأمريكية مملوكة بأكملها لأمريكيين سواء بالميلاد أو بالتجنس.

كما أن معظم التشريعات العربية تتطلب أن تكون السفينة مملوكة فى جزء كبير منها للوطنيين. فالقانون اللبنانى يقضى باعتبار السفينة لبنانية أيا كانت حمولتها إذا كان مربطها ميناء لبنانياً وكان نصفها على الأقل يملكه أشخاص لبنانيون أو شركات لبنانية مساهمة أكثرية أعضاء مجلس إدارتها مع رئيسه من اللبنانيين[١].

(جـ) شروط جنسية السفينة فى القانون المصرى :

(أولا) : شروط جنسية السفينة فى التقنين البحرى القديم :

كانت المادة الأولى من التقنين البحرى المصرى القديم (الملغى) تقضى بأنه

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، مبادئ القانون البحرى، الدار الجامعية، بيروت (١٩٨٩)، فى ص ٤٣.

لايجوز أن يكون مالكاً لجميع سفينة رافعة العلم المصرى ولالبعضها، ولا أن يكون عضوا فى أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور إلا من كان من رعايا جمهورية مصر العربية. أى أن القانون المصرى كان يشترط أن يكون جميع ملاك السفينة من المصريين إذا كانت السفينة مملوكة لفرد أو لعدد من الأفراد على الشيوع[1].

وفى ظل القانون القديم، ثار الجدل حول ملكية الشركات المصرية للسفن. فذهب رأى إلى أنه يكتفى فى هذه الحالة بأن تكون الشركة مالكه السفينة متمتعة بالجنسية المصرية على أساس وجود مركز إدراتها الرئيسى فى مصر. وذهب رأى آخر إلى أنه يشترط فوق ذلك أن يكون جميع الشركاء ممن يحملون الجنسية المصرية.

على أن الفقه الراجح كان يقصر وجوب توافر الجنسية فى جميع الشركاء بالنسبة لشركات الأشخاص فقط دون شركات الأموال[2]. ذلك أن النص كان يقرر أنه «لايجوز أن يكون عضوا فى أى شركة ...» والعضوية لاتكون إلا فى شركات الأشخاص، دون شركات الأموال، حيث يوجد اعتبار شخصى بين الشركاء. ولم يثر الجدل حول خضوع شركة التضامن وشركة التوصية البسيطة لهذه القاعدة[3]. ولكن ثار خلاف بالنسبة لشركات التوصية المساهمة والشركات ذات المسئولية المحدودة، فذهب رأى فقهى إلى أن الشركة ذات المسئولية المحدودة تلحق بشركات الأشخاص على أساس أن العلاقة بين الشركاء فيها هى تقريبا نفس

---

(١) الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ٣٤؛ الدكتورة أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٢.

(٢) الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٩؛ الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٤؛ الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ص ٤٩-٥٠، الدكتور سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٥.

(٣) الدكتور البارودى، المرجع السابق، فى ص ٥٩.

نوع العلاقة فى شركة الأشخاص[1]. أما بالنسبة لشركة التوصية المساهمة، فإن الشركاء المتضامنين فقط دون المساهمين هم الذين يجب توافر الجنسية المصرية بالنسبة لهم[2] ومع ذلك ذهب اتجاه آخر إلى أن شركة التوصية المساهمة يجب أن تأخذ حكم الشركات المساهمة، فلا يشترط الجنسية المصرية لأى من الشركاء المتضامنين أو المساهمين، بل تكتسب الشركة الجنسية المصرية إذا كان مركز إدارتها فى مصر[3].

وبالنسبة لشركة المساهمة، ذهب رأى إلى أنه لايشترط أن يكون جميع الشركاء من المصريين، فيكفى لاكتساب السفينة للجنسية المصرية أن تكون مملوكة لشركة مساهمة مركز إدارتها فى مصر[4]. وذهب رأى آخر إلى أنه يجب أن تكون شركة المساهمة نفسها شركة مصرية (أى مركزها فى مصر)، وكذلك جميع الشركاء فيها وذلك بهدف إبعاد المصالح الأجنبية عن نطاق الاستغلال البحرى[5]. أضف إلى ذلك أنه من الميسور الآن التحقق من جنسية مالكى الأسهم مادامت جميعها أسمية، فانتقال الأسهم يتم بالقيد فى سجل خاص بالشركة مما يمكن من معرفة هوية أصحابها[6]. كما أن مركز إدارة الشركة كمعيار الجنسية الشركة

---

(١) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٦٤-٦٥؛ أيضاً الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٠.

(٢) الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع السابق، فى ص ٥٠.

(٣) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص٦٤. ومع ذلك فهناك اتجاه يرى أنه يتعين لكى تكون شركة التوصية بالأسهم مصرية أن يكون جميع الشركاد فيها، سواء المساهمين أو المتضامين من ذوى الجنسية المصرية، أنظر فى ذلك الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٠.

(٤) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٤؛ الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٠.

(٥) الدكتور سمير الشرقاوى القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٠-٦١؛ أيضا الدكتور البارودى مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٠.

(٦) الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص ٦١.

غير كاف لتحقيق معنى الولاء المطلوب من القائمين على أمر السفينة، إذا كان جميع المساهمين من الأجانب، فالوطنى وإن كان مساهما فى شركة أموال لايهمه إلا الربح، إلا أنه لايزال أكثر حرصا وتقديراً لمصلحة بلاده من قرينه الأجنبى(١).

وبالنسبة للملكية السفينة على الشيوع، فلقد اشترط المشرع المصرى أن يكون جميع مالكيها من ذوى الجنسية المصرية حتى تكون السفينة مصرية(٢).

وبالنسبة لكل من شرطى البناء الوطنى، والطاقم الوطنى، فإن التقنين البحرى القديم، لم يشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مبنية فى مصر. ولعل الحكمة من وراء ذلك أن مصر وقت وضع التقنين القديم لم تتوافر لها وسائل صناعة السفن(٣). كما أن التقنين القديم لم يشترط توافر نسبة معينة من المصريين فى طاقم السفينة لاكتسابها الجنسية المصرية. ويرجع ذلك أيضا إلى أن مصر فى هذا الوقت لم يكن لديها العدد الكافى من البحارة المدربين(٤). على أن المشرع قد عالج هذه المسألة فيما بعد، وعندما بدأت تلوح بوادر تهيئة العمل البحرى للمصريين. فلقد قررت المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ على أن تشطب مصلحة الموانى والمنائر تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان والاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين، وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات الخاصة بالطلاب البحريين ، وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات. وفى ظل القانون الملغى كان لايترتب على

(١) الدكتور زكى زكى الشعراوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ١٩٠ ؛ الدكتور أميرة صدقى، الموجز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٥.

(٢) المادة الأولى من التقنين البحرى الملغى.

(٣) الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٨.

(٤) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٢.

مخالفة النص فقد السفينة للجنسية المصرية بل يترتب عليه عدم إمكان تسجيلها فقط[1]. على أنه وفقاً لقانون التجارة البحرية الجديد، فلقد أصبح تكوين الطاقم من شروط كسب السفينة للجنسية المصرية

(ثانياً) : شروط الجنسية فى مشروع قانون التجارة البحرى :

حاول مشروع القانون البحرى تفادى الخلافات الفقهية فى شأن جنسية السفينة عندما يكون المالك شركة.

فلقد كانت المادة الثالثة من المشروع تقضى بأنه لكى تكتسب السفينة الجنسية المصرية، فلابد أن تكون مسجلة فى أحد الموانئ المصرية. كما أنه يجب أن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى متمتعاً بالجنسية المصرية، فإذا كانت السفينة ملكا لشركة تضامن. وجب أن يكون أغلبية الشركاء فيها من المصريين. أما إذا كانت الشركة شركة توصية بسيطة وجب أن تكون أغلبية الشركاء المتضامنين من ذوى الجنسية المصرية.

أما بالنسبة لشركة المساهمة، فإنه يجب أن يكون ٥١ ٪ على الأقل من رأس المال مملوكا لمصريين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء المجلس من المصريين. أما إذا كانت السفينة مملوكة لشركة توصية بالأسهم فإنه لابد أن يكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين، وأن يكون ٥١ ٪ على الأقل من رأس المال مملوكا لمصريين وأن يكون المدير مصرياً. فإذا تعدد المديرون وجب أن تكون أغلبيتهم من المصريين. وإذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة وجب أن يكون ٥١ ٪ على الأقل من رأس المال مملوكا لمصريين وأن يكون المدير مصرياً، فإذا تعدد المديرون وجب أن تكون أغلبيتهم من المصريين[2].

---

(١) فى نفس المعنى، الدكتور على جمال الدين عوض، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٣؛ ومع ذلك قارن الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً فى ص ٦١، والذى يرى أن مواصفات تكوين الطاقم لم تعد تتعلق فقط بتسجيل السفينة، وإنما ترتقى إلى مستوى الشرط اللازم لاكتساب الجنسية.

(٢) الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٧.

أما إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع فلقد اشترط المشروع أن يكون أغلبية الملاك الحائزين لأغلبية الحصص من المصريين[١].

(ثالثا) : القانون البحرى الجديد :

تنص المادة الخامسة من القانون البحرى الجديد على أنه «مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية المصرية، إذا كانت مسجلة فى أحد موانيها، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين».

واضح من النص أن المشرع لايشترط بناء السفينة فى مصر لاكتسابها الجنسية المصرية. فحتى ولو كانت السفينة قد صنعت فى الخارج، أو تم بناؤها فى ميناء أجنبى، فإنه يمكن أن تصبح مصرية طالما توافرت الشروط الأخرى اللازمة[٢].

ولقد اشترط القانون الجديد شرطاً أساسياً لاكتساب السفينة الجنسية المصرية ألا وهو شرط الملكية. فيجب أن تكون السفينة مملوكة لشخص أو لأشخاص يتمتعون بالجنسبة المصرية، فإذا كانت السفينة مملوكة لشخص واحد فإنه يجب أن تكون متمتعاً بالجنسية المصرية لكى تصبح السفينة مصرية. أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فلقد اشترط المشرع أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين، وتعلل المذكرة الابضاحية لمشروع القانون ذلك بالنظر «لطبيعة الشيوع وضآلة الملاحة البحرية التى تقوم بها السفن المملوكة على هذا النحو».

وأما بالنسبة للأشخاص الاعتبارية، فإن القانون الجديد اشترط بالنسبة إليها شرطا وحيدا وهو أن تكون الشركة مصرية. فالمشرع، بحسب ما جاء فى المذكرة

---

(١) المرجع السابق، فى ص ٣٧.

(٢) أنظر مؤلفنا، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٤.

الايضاحية، لم يشترط «لاكتساب السفينة الجنسية المصرية توافر نسبة مصرية معينة في إدارة الشركة أو في رأس مالها، تاركاً ذلك لقوانين خاصة تصدر عندما تقتضي الظروف الحاجة إليها».

وعله عدم اشتراط نسبة معينة في رأس مال الشركة أو نسبة معينة من المالكين هو تشجيع سياسة الانفتاح الاقتصادى من حيث استقدام رؤوس الأموال الأجنبية واستثمارها في ميدان الاستغلال البحرى، مع الاستفادة بالقانون المصري من حيث تمتع هذه السفن بالجنسية المصرية. وعلى ذلك إذا كان مركز الإدارة الرئيسى للشركة في مصر، فإن الشركة تصبح مصرية، والسفن التى تملكها تكون سفنا مصرية بصفة مطلقة وبدون اشتراط توافر أى نسبة من رأس مال الشركة للمصريين، ودون اشتراط توافر نسبة معينة من المصريين في إدارة هذه الشركة. ولاشك أن هذه نتيجة غير مرغوب فيها. فتشجيع سياسة الانفتاح في مجال الاستثمار البحرى، لايعنى فتح الباب على صراعية للأجانب للتحكم في قطاع هام من القطاعات الاقتصادية هو قطاع النقل البحرى، والواقع أن نص المادة (٣) من مشروع القانون البحرى كان أكثر رعاية للمصالح الوطنية من النص بصورته الحالية، إذ أنها كانت تشترط توافر نسبة في ملكية رأس المال والإدارة على نحو ما رأينا[١].

وعلى أى الأحوال، فإن القانون البحرى الجديد قد اشترط وجوب تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية كشرط لاكتسابها الجنسية المصرية، ولقد ذهب رأى في ظل القانون القديم، مع ذلك، إلى أن التسجيل ليس شرطا لاكتساب السفينة الجنسية المصرية، بل يكفى لذلك أن تكون مملوكة لمصريين، وإن كان عدم

---

(١) أنظر مؤلفنا، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، في ص ٥٥.

(٢) الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، في ص ص ٦٩-٧٠.

(٣) أنظر مؤلفنا، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، في ص ٥٥.

التسجيل يساوى فى الأثر الحرمان من الجنسية المصرية[1]، طالما أنه لايمكن للسفينة التمتع بحماية الدولة التى تنتمى إليها. والواقع أن تسجيل السفينة على درجة قصوى من الأهمية إذ بمقتضاه ترفع السفينة علم الدولة المسجلة فيها كما أنه يسمح للسلطات الإدارية بمراقبة شروط توافر الجنسية، إلا أننا نعتقد أن المشرع قد خانه التعبير عندما نص على التسجيل كشرط لاكتساب الجنسية. فالتسجيل لايتم إلا بعد التحقق من توافر شروط جنسية السفينة، فهو إجراء لاحق، الهدف منه إضفاء الحماية على السفن المصرية. ولكن أمام صراحة النص فإن التسجيل يعتبر شرطاً من شروط الجنسية المصرية للسفينة.

ويثور التساؤل عن ما إذا كان تكوين الطاقم يعتبر شرطاً لازماً لاكتساب السفينة الجنسية المصرية؟ ثار اختلاف فى الرأى حول هذه المسألة في ظل القانون البحرى الملغى. فذهب رأى أول إلى وجوب اعتبار نسبة العاملين المصريين التى تتطلب المشرع توافرها شرطاً جوهرياً فى اكتساب السفينة للجنسية المصرية[2]. كما ذهب الرأى الثانى إلى انكار هذا الأثر على أساس أن الالتزام بالمحافظة على نسبة معينة من المصريين فى طاقم السفينة لايمثل شرطاً لكسب السفينة للجنسية المصرية، وكل ما هناك أن مخالفة هذه النسبة لايؤدى إلا إلى شطب السفينة من سجل السفن[3].

وفى ظل القانون الجديد، نرى أن الاشتراطات التى تتطلبها المشرع فى طاقم السفينة أصبحت تمثل شرط لزوم وبقاء لتمتع السفينة بالجنسية المصرية، ذلك أن المادة الخامسة والخاصة بجنسية السفينة، تقضى فى صدرها بضرورة مراعاة واحترام القوانين الخاصة. ومن هذه القوانين الخاصة قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩، والذى يقرر فى مادته العاشرة بأن «تشطب مصلحة الموانى والمنائر تسجيل

---

(١) الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٦٩-٧٠.

(٢) أنظر الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦١.

(٣) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٣.

السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين». كما صدر القرار الوزارى بتحديد هذه الاشتراطات اللازمة فى الطاقم الذى يعمل على متن السفن المصرية، حيث يجب أن يكون ٩٥٪ على الأقل من البحارة ومن فى حكمهم على أية سفينة مصرية من المصريين، وألا تقل أجورهم عن ٩٠٪ من مجموع أجور هذه الطائفة، كما يتعين أن يكون ٧٥٪ على الأقل من ضباط الملاحة ومن فى حكمهم والمهندسين البحريين والربان من المصريين، وألا تقل مرتباتهم عن ٧٠٪ من مجموع مرتبات هذه الطائفة[(١)].

ولما كان تسجيل السفينة، فى ظل القانون الجديد، قد أصبح شرطاً ضرورياً لتمتع السفينة بالجنسية المصرية، فإنه لكى يحصل هذا التسجيل ويستمر صحيحاً، فلابد من مراعاة الاشتراطات الخاصة بالطاقم، وإلا أفضى الأمر إلى شطب التسجيل، ومن ثمّ فقدان شرط من الشروط التى تتطلبها المادة الخامسة لتمتع السفينة بالجنسية المصرية[(٢)].

(د) إثبات جنسية السفينة المصرية :

يمكن إثبات جنسية السفينة المصرية، إما عن طريق العلم المصرى الذى ترفعه السفينه، وإما عن طريق وثيقة التسجيل التى يجب على الربان الاحتفاظ بها على السفينة والتى تدل على جنسيتها.

١- العلـــم :

تنص المادة ١/٦ بحرى على أنه «على كل سفينة مصرية أن ترفع علم

---

(١) أنظر المادة الأولى من قرار وزير النقل البحرى رقم وزير النقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤، والصادر فى ١٨ يوليو ١٩٨٤، منشور فى الوقائع المصرية - العدد ٢٢١ فى ١٩٨٤/٩/٢٩.

(٢) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ص ٢٠٢ -٢٠٣؛ أيضاً الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٦٣.

جمهورية مصر العربية، ولايجوز أن ترفع علما آخراً إلا فى الحالات التى يجرى فيها العرف البحرى على ذلك». كما أن الفقرة الرابعة من نفس المادة تضع عقوبة على مخالفة هذا الحكم من جانب المالك أو الربان وذلك بالعقاب بالحبس مدة لاتجاوز ستة أشهر وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه مصرى أو باحدى هاتين العقوبتين إلا إذا كان القصد من المخالفة إتقاء وقوع السفينة فى أسر العدو.

على أن رفع العلم المصرى على السفينة ماهو إلا قرينة على الجنسية المصرية. فإن كان العلم علامة ظاهرة على الجنسية إلا أنها غير قاطعة[1]. وعلى الرغم من أن المادة ٢/٧ بحرى تحرم على السفن الأجنبية رفع العلم المصرى حتى فى حالة الترخيص لها من الجهة الإدارية باستعمال سفن النزهة المملوكة للأجانب فى المياه الإقليمية المصرية، والترخيص لها بذلك فى السجل الخاص. إلا أنه من المتصور أن تقوم السفن الأجنبية برفع العلم المصرى غصبا وبدون وجه حق، ولذلك فإن رفع العلم المصرى وإن كان قرينة على توافر الجنسية المصرية للسفينة إلا أنه قرينة غير قاطعة.

والسفينة التى تسير فى عرض البحر دون رفع علم دولة معينة تعتبر قرصانا يمكن مطاردته من سفن الدول الأخرى، والقبض عليه واقتياده إلى أقرب ميناء.

٢- الشهادة الدالة على الجنسية :

تقضى المادة (١٠١) بحرى بأنه يجب على الربان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون، وأهم هذه الوثائق هى ما يتعلق بالسفينة. وعلى أى الأحوال، فإن شهادة تسجيل السفينة هى البديل لسند الملكية الذى يوضع الآن لدى مصلحة النقل البحرى، وتحل هذه الشهادة محل سند الملكية، فهى المستند المثبت لملكية السفينة، وكذلك تظهر أهمية هذه الشهادة من حيث معرفة جنسية السفينة.

---

(١) الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص ٦٦.

(هـ) آثار الجنسية :

١- التمتع بمميزات لاتمنح للسفن الاجنبية :

عادة ما تخص الدولة سفنها بمزايا لاتمنح عادة للسفن الأجنبية. وقصر هذه المزايا على السفن الوطنية دون الأجنبية الغرض منه تشجيع هذه السفن في القيام بمهامها دفعا لازدهار التجارة الخارجية ونمو الاقتصاد القومى وتنمية الاسطول البحرى الوطنى.

وتطبيقا لذلك فلقد منح المشرع المصرى السفن الوطنية امتياز الملاحة الساحلية وذلك بالقانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ الخاص بالنقل البحرى الساحلى والذى قصرها على السفن المصرية. كما أن المادة ١/٨ بحرى تقضى بعدم جواز السماح لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية بالصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية. ومع ذلك فإن الفقرة الثانية من المادة الثامنة تجيز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن الأجنبية فى القيام بأعمال الملاحة الساحلية أو القطر أو الإرشاد أو الصيد لمدة زمنية محددة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن بعض القوانين الأجنبية تعطى سفنها الوطنية الحق فى الحصول على بعض المنح أو الاعانات المالية. كما هو الحال مثلا فى الولايات المتحدة الأمريكية حيث يقرر قانون التجارة البحرية الصادرة فى عام ١٩٧٠ Mer-chant Marine Act نظاماً معيناً لمنح طالبى بناء السفن معونات مالية ضخمة[1].

٢- حل مسائل تنازع القوانين :

إن اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة يساعد على حل مسائل تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على الأفعال والتصرفات التى تحدث على السفينة أثناء رحلتها البحرية.

---

(١) أنظر .... Gilmore and Blackm, The Law of ، السابق الإشارة إليه ، ص ص ٩٧٥ - ٩٧٦.

١- فإذا كانت السفينة فى أعالى البحار، حيث لاتوجد سيادة دولة معينة، فمن المسلم به أن الأفعال والجرائم التى تحدث على متن السفينة تخضع لقانون علم السفينة، أى قانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها، وذلك تأسيساً على فكرة أن السفينة تعتبر امتداداً للإقليم الذى تحمل جنسيته.

٢- أما إذا كانت السفينة موجودة فى البحر الإقليمى لدولة أخرى غير تلك التى تحمل السفينة جنسيتها، فإنه تجب التفرقة بين الأفعال والجرائم الجنائية، وبين التصرفات أو الوقائع التى تخضع للقانون المدنى.

فإذا كان الفعل الواقع على ظهر السفينة وهى فى البحر الإقليمى لدولة أخرى غير تلك التى ترفع علمها يشكل فعلا جنائياً، فإنه تنبغى التفرقة بين السفن الحربية والسفن التجارية.

ومن المستقر عليه أن السفن الحربية تخضع لقانون الدولة التى ترفع علمها والتى تحمل جنسيتها حتى ولو كانت فى البحر الإقليمى لدولة أخرى. وعلة ذلك هى أن السفن الحربية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة التى تحمل علمها، كما أنها تعتبر امتداداً لها فى الخارج، هذا بالإضافة إلى أن السفن الحربية تتمتع بحصانات معينة.

أما بالنسبة للسفن التجارية، فإن أحكام التشريعات تختلف فى هذا الخصوص.

فلقد أخضع القانون الانجليزى الأفعال الجنائية التى تحدث على ظهر السفن الأجنبية الموجودة فى المياه الانجليزية للقانون الانجليزى، لأن المياه الانجليزية تعتبر امتداداً للأراضى الانجليزية.

أما القانون الفرنسى، فلقد اتخذ موقفا مغايراً، حيث أخضع الجرائم والأفعال الجنائية التى تحدث على متن السفينة الأجنبية فى المياه الإقليمية الفرنسية لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها وترفع علمها إلا فى ثلاث حالات وهى إذا تعدت نتائج الجريمة حدود السفينة، أو تضمنت إخلالاً بأمن الدولة، أو إذا طالب الربان بتدخل السلطات المحلية الفرنسية.

وفى الولايات المتحدة الأمريكية، فإن مبدأ الإقليمية هو الذى تنتهجه المحاكم في المسائل الجنائية، وذلك أخذاً عن مبادئ Common law حيث للسلطة القضائية، فى الولايات المتحدة، أن تمد اختصاصها على القضايا المدنية والجنائية والتى تقع ضمن الاختصاص البحرى.

وفى مصر، فلقد سلك القضاء المصرى نفس مسلك المشرع الفرنسى بالنسبة للسفن الأجنبية الموجودة فى المياه الإقليمية المصرية. أما بالنسبة للسفن المصرية الموجودة فى المياه الإقليمية الأجنبية، فلقد نصت المادة ٢٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بالأمن والنظام والتأديب على السفن على خضوع الجرائم التى تقع على ظهر سفينة مصرية للقانون المصرى، وتعتبر كأنها ارتكبت على الأراضى المصرية. كذلك تنص المادة ١/٩ بحرى على أنه «تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التى ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية». كما تنص المادة ٢/٩ بحرى على أنه «وتسرى فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب فى السفن المذكورة فى الفترة السابقة أحكام القوانين الخاصة بذلك».

وتعلل المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى هذا الوضع بأن «السفن تعتبر امتداداً لاقليم الدولة التى ترفع علمها. ولهذا المبدأ أهمية خاصة من حيث تعيين القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التى تقع على السفينة وقد خص المشروع بالذكر الجرائم، فاعتبر ما يقع منها على السفينة، كما لو كان قد وقع فى إقليم الدولة التى ترفع السفينة علمَها، ومن ثم يسرى عليها قانونها الوطنى».

ويلاحظ أن تطبيق المادة ١/٩ على إطلاقه قد يؤدى إلى حدوث التنازع بين القانون المصرى، وقانون الميناء الأجنبى الذى كانت السفينة راسية فيه عند ارتكاب الجريمة على متنها. على أن الرأى الراجح مستقر على أن اختصاص القانون المصرى هو اختصاص احتياطى كما فى الحالة التى لا ينص قانون الدولة التى

كانت ترسو فيها السفينة على الاختصاص بالعقاب على هذه الأفعال والجرائم.

– ويلاحظ أن القاعدة في المواد المدنية هي تطبيق قانون العلم. فتخضع التصرفات القانونية التي تبرم على متن السفينة لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها. على أنه إذا تعلق التصرف القانوني بالنظام العام في الدولة التي كانت تمر السفينة في مياهها الإقليمية، فهنا يجب تطبيق القانون المحلي وليس قانون علم السفينة. ومع ذلك فإن قانون علم السفينة يحكم عقد العمل البحري حتى ولو أبرم في ميناء أجنبي لانه أمر يتعلق بطاقم السفينة، كذلك فإن الرهن البحري المرتب على السفينة وحقوق الامتياز البحري تخضعان لقانون علم السفينة باعتبارهما من النظام العام في قانون دولة علم السفينة.

المبحث الثانى

تسـجيل السـفن

أهمية نظام تسجيل السفن :

على الرغم من أن السفينة تعتبر مالا منقولا، إلا أن المشرع قد عاملها معاملة العقار فى أوجه معينة، من ذلك أنه أوجب تسجيلها فى سجلات معينة، كما أوجب شهر بعض التصرفات التى ترد عليها فى سجل السفن المحفوظ بمكتب التسجيل المختص. واشتراط تسجيل السفينة نابع من أهميتها للاقتصاد القومى بما تمثله من ثروة قومية يمكن الاستفادة بها فى أوقات السلم والحرب على حد سواء. كما أن التسجيل يكفل تحديد ذاتية السفينة بتدوين كافة البيانات المتعلقة بها فى سجل السفن، بالإضافة إلى فائدته الجوهرية فى تحديد جنسية السفينة.

وتأخذ غالبية التشريعات البحرية بنظام تسجيل السفن لما يكفله من إحكام رقابة الدولة على توفير شروط الجنسية الوطنية للسفينة، والإشراف الإدارى عليها. وفى مصر، فإنه قد صدر القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، والذى عدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩، والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨. ولقد نصت المادة الثالثة من القانون البحرى الجديد على أن «تسرى فى شأن تسجيل السفن ... أحكام القوانين الخاصة بذلك».

وفيما يلى ندرس الأحكام الخاصة بتسجيل السفن المصرية فى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بتعديلاته المختلفة، وفى علاقته بالقانون البحرى الجديد.

أولاً – السفن الخاضعة لنظام التسجيل :

تقضى المادة الأولى ١/١ من قانون تسجيل السفن بأنه لايجوز لأى سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى إلا إذا كانت قد تم تسجيلها وفقا لأحكام هذا القانون.

فالسفن المصرية التى تمارس الملاحة البحرية تخضع لنظام التسجيل.

فمن ناحية أولى، يخضع لنظام التسجيل السفن المصرية دون السفن الأجنبية، فالسفن الأجنبية لاتخضع لنظام التسجيل حتى ولو لم تكن مسجلة فى الخارج، وحتى ولو كانت تعمل فى المياة المصرية، على أن المشرع البحرى قرر فى المادة السابعة من القانون الجديد ضرورة حصول الأجانب المقيمين فى مصر على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة فى حالة استعمالهم لسفن النزهة المملوكة لهم فى المياة الإقليمية المصرية وضرورة تسجيلها فى سجل السفن، كما يتم إلغاء الترخيص إذا استعملت السفينة فى غير أغراض النزهة، كما يكون من الواجب شطب تسجيلها.

كما تقضى المادة ٢/١٤ من قانون تسجيل السفن بضرورة إبلاغ مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل فى حالة انتقال ملكية السفينة إلى أجنبى وإعادة شهادة التسجيل. وإذا حدث انتقال الملكية فى الخارج، فإنه يجب تسليم شهادة لتسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية، وفى هذه الحالات يجب شطب تسجيل السفينة من سجل السفن.

ومن ناحية ثانية، يخضع لنظام التسجيل المنشآت العائمة التى تنطبق عليها وصف السفينة. فلا يخضع للتسجيل مراكب الملاحة الداخلية. كما تعفى من التسجيل بحسب نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون التسجيل المواعين، والبراطيم والصنادل، والزوارق، والقاطرات، والقوارب والرافعات، والكراكات، وقوارب الغطس. والواقع أنه لم يكن هناك داع للنص على إعفاء هذه المنشآت من التسجيل، ذلك أنه لاينطبق عليها بداءة وصف السفينة.

ولما كانت سفن الصيد وسفن النزهة تخضع للقانون البحرى مثلها فى ذلك مثل السفن التجارية من حيث إنطباق وصف السفينة عليها، فإنها تخضع أيضا لنظام التسجيل. وبالاضافة إلى ذلك فإن عبارة نص المادة الأولى من قانون التسجيل جاءت مطلقة بدون تخصيص نوع الملاحة حيث تقول «لايجوز لأى سفينة».

على أن نص الفقرة الثانية من نفس المادة والمعدلة بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ قد أعفت بعض السفن المصرية من نظام التسجيل وهى سفن الصيد الشراعية (أما سفن الصيد التجارية فيجب تسجيلها) وسفن النزهة التى لاتزيد حمولتها الكلية عن عشرة أطنان والتى لاتبحر عادة لمسافة أكثر من إثنى عشر ميلا بحريا (أى ١٨٥٢ مترا) من الشاطئ، وهى المسافة المحددة الآن للمياه الإقليمية المصرية والمنشآت العائمة التى تعمل داخل الميناء، كالمواعين والبراطيم والزوارق وغيرها.

وعلة إعفاء هذه السفن من الخضوع لنظام التسجيل هو ضآلة قيمتها، كما أن المنشآت العائمة الأخرى لايمكن تسجيلها نظرا لعدم أنطباق وصف السفينة عليها. ومع ذلك فلقد قرر المشرع أنه يجوز تسجيل هذه السفن والمنشآت إذا طلب مالكوها ذلك. وهذا الخيار لايمكن أن ينطبق إلا إذا تعلق الأمر بسفن الصيد الشراعية، وسفن النزهة التى لاتزيد حمولتها عن عشرة أطنان طالما أنها لاتبحر عادة لمسافة أكثر من أثنى عشرة ميلا بحريا. ولقد رأى المشرع أن مالكى هذه السفن قد يرون تسجيلها نظراً لما لشهر التصرفات التى ترد عليها من أهمية قصوى، كالرهن مثلا بحيث يتعين الترخيص بجواز تسجيلها.

ثانياً : جهة التسجيل

١– إذا كان المطلوب تسجيل السفينة فى مصر، فإن إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى، ومكتبها الرئيسى بالاسكندرية هى التى تكون مختصة بإجراء التسجيل. ويمكن للوزير المختص (أى وزير المواصلات) أن يقوم بإنشاء مكاتب أخرى فى الموانئ المصرية الأخرى. ويوجد فى مكاتب التسجيل سجل خاص هو «سجل السفن» و يتم الاحتفاظ بصورة منه فى ميناء الاسكندرية.

٢– أما إذا كان المطلوب تسجيل السفينة فى الخارج، فإنه يمكن للمالك

القيام بذلك فى القنصلية المصرية الموجودة بها السفينة، ويحصل منها على شهادة تسجيل. على أن هذه الشهادة المعطاه من القنصلية المصرية هى شهادة تسجيل مؤقته لايمكن أن تستمر لمدة أكثر من ستة أشهر، كما يبطل مفعولها عند وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى يوجد فيه مكتب التسجيل، وهنا يجب على مالك السفينة أن يباشر إجراءات التسجيل مرة أخرى فى مكتب التسجيل الموجود فى الميناء المصرى.

ثالثا - إجراءات التسجيل :

أ) الطلـــب :

تبدأ إجراءات التسجيل بقيام مالك السفينة بتقديم طلب إلى مصلحة الموانى والمنائر، ويجب أن يتضمن هذا الطلب البيانات التى نصت عليها المادة السادسة من قانون التسجيل، وهذه البيانات هى :

١- اسم السفينة الحالى (والاسماء السابقة لها).

٢- ميناء التسجيل.

٣- عنوان المصنع الذى بنيت فيه السفينة.

٤- نوع السفينة (شراعية أو ذات محرك ميكانيكى).

٥- حمولة السفينة.

٦- اسم ولقب وصناعة ومحل إقامة المالك أو المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل منهم.

٧- اسم الربان ورقم شهادته.

٨- الرهن إن وجد وتاريخه واسم الدائن المرتهن ولقبه وصناعته ومحل إقامته.

٩- الحجوز التى وقعت على السفينة إن وجدت وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجوز.

كما تقضى المادة السادسة أيضا بأنه يجب على المالك أن يرفق بطلب التسجيل جميع المستندات والوثائق المثبتة للبيانات السابقة وبوجه خاص تلك التى تثبت ملكية السفينة، والجنسية المصرية، كما يجب أن يرفق بالطلب شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبى التى كانت تابعة له، وذلك إذا كان قد سبق تسجيلها فى أحد السجلات الأجنبية منعاً للأزدواجية فى التسجيل.

(ب) كيفية إجراء التسجيل :

تقضى المادة السابعة من قانون التسجيل بأن التسجيل يتم بتدوين جميع البيانات السابق ذكرها فى المادة السادسة. ويتم تخصيص صفحة أو أكثر فى السجل لكل سفينة، لتسجيل هذه البيانات، ومعنى ذلك أن نظام تسجيل السفن هو نظام عينى، لاشخصى، ذلك أنه يعتمد على السفينة نفسها، لأ على مالكها، بحيث يكفى مجرد الإطلاع على الصفحة الخاصة بها لمعرفة جميع التصرفات التى وردت عليها. ولاشك أن نظام التسجيل العينى يفضل كثيراً نظام التسجيل الشخصى إذ أنه يمكن من معرفة كل ما يتعلق بحياة السفينة منذ بنائها ومعرفة كل التصرفات التى ترد عليها. بينما نظام التسجيل الشخصى الذى يوجب التعرف على مالك السفينة الحالى والملاك السابقين لمعرفة التصرفات التى ترد على السفينة) يؤدى إلى احتمالات الوقوع فى الخطأ، بالاضافة إلى التعقيدات الإدارية التى يخلقها هذا النظام.

(جـ) شهادة التسجيل المصرية :

تقضى المادة (٩) من قانون التسجيل بأن تقوم مصلحة الموانى والمنائر بتسليم مالك السفينة شهادة تسجيل مصرية، وهذه الشهادة تحتوى على البيانات المذكورة فى السجل الخاص بالسفن، ويجب الاحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة. كما تقضى المادة (١١) بأنه لايجوز التنازل عن شهادة التسجيل أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان نوعه، كما أن هناك عقوبات على كل من يحوز

شهادة تسجيل سفينة وامتنع عن تسليمها لصاحبها وذلك مع عدم الإخلال بتوقيع عقاب أشد يقضى به قانون العقوبات.

ويجوز إصدار شهادة تسجيل مؤقته عندما تدعو الحاجة إلى ذلك، كأن يتقدم مالك السفينة بطلب تسجيلها ولكن تظهر حاجته إلى مزيد من الوقت لاستكمال المستندات الواجب إيداعها، وتصدر شهادة التسجيل المؤقته لرحلة واحدة أو أكثر لمدة أقصاها ستة أشهر يمكن تجديدها لحين استيفاء الإجراءات والمستندات اللازمة للتسجيل فى خلال سنتين من تاريخ إصدار أول شهادة تسجيل مؤقتة، بعدها تشطب السفينة من السجل. كما أنه يجوز للوزير المختص أن يمد مهلة السنتين مرة أخرى ولمدة مماثلة إذا ثبت أن عدم تقديم المستندات المطلوبة أو عدم استيفاء الإجراءات يرجع لأسباب قهرية لادخل لإرادة المالك فيها.

ويمكن استصدار بدل فاقد من شهادة التسجيل عند هلاكها أو فقدها، كما يمكن الحصول على بدل فاقد من القنصلية المصرية فى الخارج. إذا فقدت الشهادة فى الخارج، وذلك إلى حين الوصول إلى أول ميناء مصرى به مكتب تسجيل.

(د) تغيير بيانات السجل :

والواقع أن المشرع قد حرص على استمرارية صدق البيانات الواردة فى سجل السفن، لذا فإن المادة ١٢ من قانون تسجيل السفن توجب على مالك السفينة مجهزها و ربانها المبادرة بإبلاغ مصلحة الموانئ والمنائر أو مكتب التسجيل فو وكتابة عن أى تغيير يحدث فى البيانات المتعلقة بالسفينة المذكورة فى سجل السفن ويتم التأشير بهذا التغيير فى السجل وفى شهادة التسجيل. كما أنه يؤشر بهذا التغيير فى شهادة التسجيل التى يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فورا إذا كانت السفينة راسية فى ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى أحد هذه الموانئ على المكتب الذى قام بالتأشير، إذا لم يكن هو نفس المكتب الذى تم فيه التسجيل، أن يبلغ هذا المكتب الأخير بهذا التغيير لاثباته فى سجل السفن.

(هـ) شطب التسجيل :

ذكر القانون أحوالا يجب فيها على مصلحة الموانئ والمنائر القيام بشطب تسجيل السفينة، وهى :

١- إذا غرقت السفينة أو احترقت أو كسرت أو استولى عليها العدو أو هلكت، وفى هذه الأحوال، يتعين على مالك السفينة، أو مجهزها أو ربانها إعادة شهادة التسجيل إلى مكتب التسجيل إذا كان ذلك ممكنا.

٢- إذا انتقلت السفينة إلى أجنبى، وتعالج هذه الحالة فقدان السفينة للجنسية المصرية، حيث يتعين إبلاغ مصلحة الموانئ والمنائر أو مكاتب التسجيل بذلك وإعادة شهادة التسجيل إليها وإذا تم هذا الانتقال فى الخارج سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية.

٣- إذا لم تراع الشروط الخاصة بجنسية طاقم السفينة من حيث تطلب كون نسبة منهم من المصريين.

٤- إذا تخلف مالك السفينة أو مجهزها أو الربان عن القيام بالالتزامات التى يفرضها القانون عليهم. ومثال ذلك ما نصت عليه المادة ١٦ من قانون التسجيل من شطب التسجيل إذا لم تستوف الإجراءات والمستندات المطلوبة لتسجيل السفينة خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقته.

رابعاً - آثار التسجيل :

أ) من حيث إثبات الجنسية :

على الرغم من أن تسجيل السفن ليس نظاما إجبارياً يتحتم على كل مالك سفينة القيام به، إلا أن عدم تسجيلها يحرم صاحبها من تسييرها تحت العلم المصرى.

وتسجيل السفينة أصبح شرطا لاكتساب السفينة للجنسية المصرية فى القانون

الجديد فلا يكفى أن تكون مملوكة لمصريين. كما أن عدم تسجيل السفينة يساوى فى الأثر الحرمان من الجنسية المصرية طالما أنه لايمكن لها أن ترفع العلم المصرى، بالاضافة إلى الحرمان من الميزات الأخرى التى تقررها الدولة لسفنها الوطنية المسجلة بها.

فالدولة لاتمنح شهادة الجنسية إلا بعد التثبت من كون السفينة قد استوفت فعلا جميع الشروط التى يتطلبها القانون لاكتساب الجنسية المصرية.

(ب) من حيث التأكد من الحالة المدنية للسفينة :

وتسجيل السفينة يفيد فى تعيين السفينة تعييناً كافياً وبيان حالتها المدنية :

الاسم، والحمولة، اسم المالك، عنوانه، اسم الربان، وميناء التسجيل (أى الموطن).

(جـ) من حيث التأكد من الحالة المدنية للسفينة :

فالدولة لاتمنح شهادة التسجيل إلا بعد التأكد من شخصية المالك ومن جنسيته حتى يمكن التحقق من شرط الملكية الوطنية المنصوص عليه فى المادة الخامسة من القانون البحرى[1]، على أن وثيقة أو شهادة التسجيل ليست دليلا قاطعاً لمصلحة من صدرت له على ثبوت ملكية السفينة، بل هى قرينة يمكن إثبات عكسها. كأن يتم إثبات وجود خطأ واقع من موظف مكتب التسجيل فى التحقق من شرطة الملكية الوطنية.

كما أن للتسجيل أهمية قصوى فى تحديد الاختصاص القضائى المتعلق بنظر الدعاوى العينية على السفينة، حيث تقضى المادة (العاشرة) بحرى باختصاص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التى ترفع العلم المصرى ينظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك.

---

(١) أنظر المادتين ١٢، ١٤ من قانون التسجيل.

(د) القيمة القانونية لقيد التصرفات التى ترد على السفينة فى سجل السفن:

نص قانون تسجيل السفن على أنه ينبغى التأشير فى السجل بانتقال الملكية أو الرهن أو الحجز إن وجد . كما نص القانون على جزاءات يجب إيقاعها عند عدم القيام بإبلاغ إدارة التفتيش البحرى بالتغيير فى البيانات الواردة فى سجل السفن، لكن قانون التسجيل لم يحدد الآثار المدنية التى تترتب على قيد أو عدم قيد التصرف فى السجل.

ولقد تعددت الآراء فى تفسير حجية التسجيل بالنسبة لنفاذ التصرفات القانونية على السفينة فى حق المتعاقدين والغير.

فذهب رأى أول، إلى أن تسجيل السفن هو محض إجراء إدارى، ذلك أن الهدف من نظام تسجيل السفن يتمثل فى حصر السفن، وتمكين الدولة من مراقبة الأسطول المصرى. كما أن نية المشرع لم تتجه إلى جعل نظام تسجيل السفن وسيلة للشهر القانونى، والدليل على ذلك أن قانون التسجيل نفسه لم يوجب قيد الرهون، بل الذى أوجب هذا قانون الرهون البحرية ذاته، واللاحق على قانون التسجيل. ومعنى ذلك أن الحقوق العينية على السفينة تنشأ وتنتقل وتزول طبقاً للأحكام الخاصة بكل منها، سواء بالنسبة لأطراف التصرف أو بالنسبة للغير، ودون أن يتوقف ذلك على قيد التصرف فى سجل السفن، إلا إذا ورد نص صريح بذلك وفى حدود هذا النص(١).

والواقع أن هذا الرأى يجرد نظام تسجيل السفن من أى أثر قانونى وهى نتيجة لاشك غير مرغوب فيها. ذلك أن الهدف الرئيسى لنظام تسجيل السفن ليس فقط تمكين الدولة من تحقيق المراقبة الإدارية للسفن وإنما أيضا تحقيق شهر ما يرد عليها

(١) انظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى المشار إليه سابقاً، ص ٢٦٢ . وعلى أى الأحوال، فهو يرى أن ذلك يشكل نقصا تشريعياً يجب تداركه والارتفاع بنظام التسجيل إلى جعله وسيلة لشهر التصرفات القانونية.

من تصرفات. ويذهب رأى ثان إلى أن نظام تسجيل السفن هو وسيلة لاشهار التصرفات التى ترد على السفينة لنفاذها بين المتعاقدين والغير، فالعقد بمفرده لاينشئ الحقوق أو الالتزامات، وإنما على غرار التصرفات التى ترد على العقارات، فإن نقل ملكية السفينة أو ترتيب أى حق عينى آخر عليها لاينشأ أو ينتقل أو يزول بين المتعاقدين أو الغير إلا بتسجيله فى سجل السفن[1].

ويؤيد هذا الرأى وجهة نظره بأن هذا الآثر المنشود ينسجم مع غايات نظام تسجيل السفن، ومع الاتجاهات الحديثة فى التشريعات الأجنبية والعربية فى إعطاء قيمة قانونية لنظام تسجيل السفن، كذلك يدعم هذا الرأى فكرته بالقول إن المادة ١٦ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ والخاصة بحقوق الامتيازات والرهون البحرية توجب قيد الرهن الوارد على السفينة فى سجل السفن بمكتب ميناء التسجيل حتى ينفذ فى حق الغير، وتجعل ترتيب الديون المضمونة برهن بحسب تاريخ قيدها فى سجل السفن، كما أن المادة (٩) من نفس القانون توجب على مشترى السفينة قيد عقد الشراء فى سجل السفن متى أراد تطهيرها من حقوق الامتياز الواردة عليها.

ويبدو أن مشروع القانون البحرى كان يأخذ بهذا الاتجاه حيث تضمنت المادة (٣٣) منه النص على أن «التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو تعديل أو إنقضاء حق الملكية على السفينة أو غيره من الحقوق العينية لاتكون نافذة بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير ما لم تقيد فى سجل السفن».

أما الرأى الثالث فيأخذ موقفا وسطا، حيث يذهب أنصاره إلى أن الهدف من نظام التسجيل هو إشهار التصرفات القانونية التى ترد على السفينة لنفاذها فى مواجهة الغير، الذى يمكن أن يعتمد عليه بحيث يترتب على تخلف التسجيل عدم

---

١) من هذا الرأى، الدكتور مصطفى الجمال، دروس فى القانون البحرى (١٩٦٨) ص ٥٠.

إمكانية الاحتجاج بالتصرف فى مواجهته[1].

ومعنى ذلك أن التصرف يكون صحيحاً بين أطرافه، كما أنه يترتب آثاره القانونية من حيث إنشاء أو نقل أو انقضاء الحقوق العينية على السفينة حتى ولو لم يتم تسجيله. إلا أن التصرف لاينفذ فى مواجهة الغير إلا بتسجيله. وقد أخذ القانون البحرى الجديد بهذا الرأى حيث نصت المادة ٣/١١ بحرى على أنه «ولاتكون التصرفات المشار إليها فى الفقرة السابقة (أى التصرفات التى تكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية وغيره من الحقوق العينية على السفينة) نافذة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل».

المبحث الثالث

نظـــام مراقـــبة السـفن

تشكل السفينة مجتمعا قائما بذاته وهى فى عرض البحر، كما أنها تحمل على متنها ركاباً ينبغى الحفاظ عليهم وحمايتهم من المخاطر، كما تشحن على متن السفينة بضائع تمثل ثروات يجب صيانتها، ويكون ذلك بالتحقق من القواعد والشروط اللازمة لضمان سلامة السفينة كصلاحيتها للملاحة البحرية وصلاحية الطاقم الموجود عليها.

ولقد نصت المادة الثالثة من القانون البحرى الجديد على أنه «تسرى فى شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التى يجب أن تحملها القوانين الخاصة بذلك».

---

(١) من هذا الرأى الدكتور البارودى أنظر الدكتور البارودى، المرجع السابق الإشارة إليه، ص ٧١، أيضا الدكتور/ زكى زكى الشعراوى، القانون البحرى، ١٩٨٨، ص ص ٢٠٤ – ٢٠٥.

ومعنى ذلك أن القانون الجديد أحال إلى القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة الأرواح، والذى حل محل قانون سلامة السفن رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠.

وفيما يلى ندرس أهم أحكام هذا القانون.

(أ) السفن التى تخضع لقانون السلامة :

تنص المادة الأولى من قانون سلامة السفن على أنه «فى تطبيق أحكام هذا القانون تنصرف كلمة سفينة إلى أى مركب أو كراكة أو جرار أو صهريج أو صندل أو أى شئ عائم مهما تكن حمولته إذا كان يقوم بالملاحة على أى وجه فى المياه البحرية بما فى ذلك الموانئ البحرية بالإقليم المصرى، وسواء أكان يسير بوسائله الخاصة أو تقطره سفينة أخرى وتطلق عبارة سفينة ذات محرك ميكانيكى على كل سفينة تسير بواسطة آلة بخارية أو أية الة محركة أخرى ذات قوة مباشرة أو محمولة وكذلك كل مركب شراعى مجهزه بآلة دافعة مساعدة تحرك بطريقة ميكانيكية.و تطلق عبارة سفينة ركاب على كل سفينة معدة لنقل أكثر من إثنى عشر راكباً».

ويلاحظ أن وصف السفينة كما هو وارد فى هذا النص لايؤثر على تعريفنا للسفينة باعتبارها منشأة صالحة الملاحة البحرية، ذلك أن هذا التعريف الوارد فى هذه المادة يشمل منشآت عائمة تخرج عن نطاق تعريف السفينة. ولذلك فإن وصف السفينة بالمعنى الذى أوردته هذه المادة قاصر فقط على قانون سلامة السفن فى ضرورة الخضوع لإجراءات السلامة التى نص عليها هذا القانون، وبعبارة أخرى، فإجراءات السلامة ليست قاصرة على السفينة بمعناها أو بمفهومها فى نطاق القانون البحرى وإنما يمتد أيضا إلى المنشآت العائمة الأخرى التى جاء بها هذا القانون، لذلك تخضع الجرارات والصهاريج والصنادل العائمة لقانون سلامة السفن. كما يخضع لها أيضا كل سفينة ركاب تعد لنقل أكثر من إثنى عشر راكباً. وتستوى أن تكون السفينة مصرية أو أجنبية، فتخضع لهذا القانون السفن المصرية

وكذلك السفن الأجنبية عند إبحارها من ميناء مصرى وسيرها فى المياة البحرية المصرية.

(ب) ترخيص الملاحة وشهادة الركاب وشهادة السلامة :

لايجوز لأى سفينة مصرية السير فى البحر إلا بعد حصولها على ترخيص بالملاحة وفقا لأحكام قانون سلامة السفن. ويجب على كل سفينة تقوم برحلات دولية أو رحلات قصيرة الحصول على شهادة سلامة بالنسبة لسفن الركاب وشهادة معدات السلامة بالنسبة للسفن الأخرى. ويجب على سفن الركاب التى تنقل أكثر من إثنى عشر راكباً أن تحمل «شهادة ركاب» تحدد عدد ركاب كل درجة ونوع الرحلة.

ولايجوز للسفن الأجنبية السير فى المياه البحرية المصرية، أو الإبحار من ميناء مصرى إلا إذا كانت مستوفية شروط السلامة طبقاً لأحكام معاهدتى سلامة الأرواح وخطوط الشحن.

(جـ) إجراءات الحصول على ترخيص الملاحة وشهادة الركاب والسلامة :

بالنسبة لإجراءات الحصول على ترخيص الملاحة وشهادة الركاب وشهادة معدات السلامة، فإنه ينبغى التقدم بهذه الطلبات إلى إدارة التفتيش البحرى التابعة لمصلحة الموانى والمنائر، وتمنح هذه الأوراق بعد معاينة السفينة بفحصها على الجفاف، والتأكد من توافر الشروط الواجبة فى قانون سلامة السفن والقرارات المنفذة له، وذلك فى كل جزء من أجزاء السفينة، إنما يعفى من هذا الفحص السفينة التى قام مندوب إحدى هيئات الإشراف البحرى المعترف بها بمعاينة قسمها السفلى، وأيضا السفن التى تم فحصها عند منحها ترخيصا مؤقتا.

ويحدد الترخيص الصادر عدد الأشخاص الذين يمكن نقلهم على السفينة ويعمل بهذا الترخيص لمدة عام قابل للتجديد بشرط توافر كل الشروط اللازمة لمنح الترخيص للسفينة.

وعند حدوث تلف جسيم بالسفينة، يتوقف العمل بالترخيص كما يتوقف

أيضا العمل بالترخيص، إذا حدث فى بنائها تغيرات جوهرية ولايعود العمل بالترخيص أو الشهادات الأخرى إلا بعد إجراءات معاينة جديدة ويجوز منح السفينة ترخيصا مؤقتا من القنصل المصرى بالخارج، كما إذا وجدت السفينة فى الخارج وتعذر تجديد الترخيص الخاص بها.

ويوجب القانون تعليق ترخيص الملاحة وشهادة الركاب وشهادة السلامة فى مكان ظاهر من سفن الركاب بحيث يستطيع المسافرون التنبه إليها.

وهناك عقوبات جنائية يتم توقيعها على الربان أو مستغل أو مالك السفينة عند عدم الانصياع للأحكام السابقة، فيقوم بتسيير سفينة مصرية لا تحمل ترخيص ملاحة أو شهادة الركاب أو شهادة معدات السلامة.

وتقوم إدارة التفتيش البحرى بفرض رقابة مستمرة على السفن المصرية والأجنبية التى توجد فى المياه المصرية للتحقق من توافر شروط السلامة المنصوص عليها فى القوانين والمعاهدات الدولية من حيث بناء السفينة، وسلامة أجهزتها، ومراعاة الاشترطات المتطلبة فى البحارة ومؤهلاتهم، وحدود الشحنة، وأدوات النجاة، والخدمات الصحية التى يجب توافرها طبقا للوائح الخاصة.

ولقد أعطى القانون مندوبى إدارة التفتيش البحرى سلطة مأمورى الضبطية القضائية فيما يختص بالجرائم المتصلة بالأعمال المنوط بهم القيام بها للتحقق من تطبيق قانون سلامة السفن، كما أعطى لهم القانون أيضا حق الدخول فى أى وقت على متن أى سفينة توجد فى المياه المصرية، والحق فى إيقاف أى سفينة عند السفر طالما لاتتوافر فيها الشروط التى يتطلبها القانون.

الفصل الثالث

في

الملكية والحقوق العينية التبعية علي السفينة

السفينة مال منقول، فترد عليه الحقوق العينية الأصلية والتبعية علي حد سواء باعتبار هذا المنقول شئ من الأشياء.

فتكون السفينة محلاً للملكية، كما يمكن أن تكون موضوعاً لحقوق الامتياز ومحلاً للرهن البحري.

ويمكن دراسة هذه الأمور في مباحث ثلاثة رئيسية : المبحث الأول في ملكية السفينة: المبحث الثاني فى حقوق الامتياز البحرية، والمبحث الثالث في الرهن البحرى.

المبحث الأول

ملكية السفينة

يمكن تقسيم دراستنا لملكية السفينة إلي مطلبين : نتكلم في المطلب الأول عن طرق كسب ملكية السفينة، وفي المطلب الثاني عن أشكال ملكية السفينة.

المطلب الأول

طرق كسب ملكية السفينة

تخضع السفينة باعتبارها من الأموال المنقولة في طرق اكتساب ملكيتها للقواعد العامة. فيمكن اكتساب الملكية عليها بالهبة وبالوصية وبالإرث. ولكن ثار الخلاف حول إمكانية اكتساب ملكيتها بالتقادم علي نحو ماسنري.

كما يمكن اكتساب ملكية السفينة بشرائها، عل أن القانون لم يتكلم وهو في مقام اكتساب الملكية علي السفينة إلا عن طريق تملكها بطريق البناء

لأن هذا الطريق يثير مسائل قانونية رأي المشرع ضرورة حسمها بنصوص واضحة، أما اكتساب ملكية السفينة بالشراء وغيره من التصرفات فتسري بشأنه القواعد العامة، كذلك القواعد المنصوص عليها في المادتين ١١، ١٢ من القانون البحري.

وفيما يلي نناقش أحكام اكتساب الملكية علي السفينة بالتقادم، وبالشراء، وبالبناء.

أولاً التقادم :

تقضي المادة ٩٦٨ من القانون المدني بأنه في الأحوال التي يمتنع فيها الأخذ بقاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز، فإنه يمكن اكتساب ملكية المنقول إذا استمرت حيازته دون إنقطاع مدة تستمر خمس عشرة سنة، أي بالتقادم الطويل.

وإذا كانت قاعدة الحيازة لاتنطبق علي السفينة، كما سلف القول، فهل يمكن مع ذلك أن تنطبق قاعدة التقادم، أي هل يمكن اكتساب الملكية علي السفينة بالتقادم ؟

ولقد انقسم الفقه بصدد هذه المسألة إلي فريقين .

فذهب الفريق الأول إلي أنه يمكن أن تكون السفينة محلاً للملكية بطريق التقادم، فالسفينة مال منقول والمنقولات بصفة عامة يمكن اكتساب ملكيتها بالتقادم، كما أنه وإن كان من الصحيح أن القانون يستلزم إجراءات معينة لانتقال الملكية علي السفينة، وهي اجراءات تماثل اجراءات انتقال ملكية السفينة بطريق التصرفات القانونية دون غيرها من الطرق، أي أنه لايجب أن تكون هذه الإجراءات مانعاً من اكتساب الملكية علي السفينة بطريق آخر تقضي به القواعد العامة كالتقادم[1].

---

(١) أنظر الدكتور مصطفي محمد الجمال ، دروس في القانون البحري ١٩٦٨، ص ٦٤،

أنظر أيضاً الدكتور رفعت أبادير ، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد (١٩٩١)، ص ١٠٣.

وذهب فريق آخر من الفقه الا أنه لايمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم، وحجة هذا الرأي أن المشرع قد تطلب شهر التصرفات التي ترتب حقوقاً عينية كحق الملكية علي السفينة، كما تطلب المشرع الرسمية في بعض التصرفات التي تتطرأ عليها، وبالتالي لايمكن اكتساب ملكيتها إلا باتخاذ الاجراءات الشكلية التي نص عليها القانون، أضف الي ذلك أن هناك إشرافاً مستمراً ودقيقاً من جانب الدولة مما يسمح بمراقبة وتتبع انتقال الملكية، مما لايمكن معه السماح بالحيازة أو بالتقادم مهما طالت مدته[1]، كما أنه من الناحية العملية لايمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم طالما كانت صالحة للملاحة البحرية، أما إذا أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية، كأن أصبحت حطاماً، فإنها تخرج عن نطاق القانون البحري وتخضع للقواعد العامة.[2]

أضف إلي ذلك أن المادة ٣٧ من القـــانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام التسجيل العيني تنص علي عدم جواز التملك بالتقادم علي خلاف ماهو ثابت بالسجل، ولاشك في أن نظام تسجيل السفن هو نظام عيني تكون له قوة اثبات عن صحة البيانات الواردة فيه، بمعني أن ماهو مقيد فيه هو الحقيقة بالنسبة للغير.

ثانياً : عقد شراء السفينة (عقد بيع السفينة)

١ - ماهية العقد، وخصائصه :

عقد بيع السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المشتري بنقل ملكية السفينة إلي البائع في مقابل ثمن نقدي. وعقد بيع السفينة هو عقد تجاري، وهو أيضاً عقد رسمي.

فمن ناحية أولي،فإنه وفقاً لنص المادة الثانية من التقنين التجاري يعتبر تجارياً كل عقد متعلق بإنشاء السفن أو شرائها أو بيعها. علي أن الرأي الراجح في الفقه

---

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، السابق الاشارة إليه ص ٧٧، الدكتور علي حسن يونس، السابق الاشارة اليه ص ١٨٣.

(٢) الدكتور البارودى السابق الاشارة إليه، ص ٤٨.

يذهب الي أن شراء أو بيع السفينة لايعد عملاً تجارياً إلا إذا كان بنية تحقيق الربح وفقاً للمعيار العام في الأعمال التجارية، وتطبيقاً لذلك فالبيع أو الشراء الوارد علي سفن النزهة لايعتبر عملاً تجارياً حيث ينتفي قصد الاستغلال التجاري .

ومن ناحية ثانية يعتبر عقد بيع السفينة عقداً رسمياً، وفي ذلك تنص المادة (١١) من القانون البحري الجديد علي أنه «تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية علي السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة».

فعقد بيع السفينة ليس من العقود التي تنعقد فقط بتلاقي إرادتين، بل لابد من إفراغه في محرر رسمي، وذلك بكتابته أمام الموظف المختص بمكتب التوثيق في مصلحة الشهر العقاري أو أمام جهة الإدارة، إن لم يوجد موثق . وفي حالة انعقاد البيع أو الشراء في الخارج، فإنه يجب بحسب نص المادة ٢/١١ بحري تحرير العقد أمام قنصل جمهورية مصر العربية في هذا البلد، وعند عدم وجوده يكون أمام الموظف المحلي المختص.

فإذا لم يتم إفراغ العقد في الشكل الرسمي، فلا يكون له أثر قانوني، بل هو باطل بطلان مطلق، ومن ثم يكون للمحكمة أن تحكم بهذا البطلان من تلقاء نفسها.

و يبرر الفقه الرسمية المطلوبة في عقد بيع السفينة بخطورة التصرف الذي ينطوي عليه نقل ملكية السفينة، وبأن الرسمية تمكن الدولة من إحكام الرقابة علي توفر شروط الجنسية، لما للصلة الوثيقة بين جنسيتها وملكيتها، ذلك أن شرط الملكية الوطنية هو شرط لاكتساب السفينة للجنسية المصرية.

ويلاحظ أن الرسمية ليست مطلوبة فقط في عقد بيع السفينة بل هي مطلوبة أيضاً في كل تصرف يتضمن إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية وغيره من الحقوق العينية علي السفينة، وعلي ذلك فالرسمية واجبة أيضاً عند انتقال ملكية

السفينة بالمقايضة، أو عند تقديم السفينة كحصة في الشركة، كما أن رهن السفينة يجب أن يكون في عقد رسمي كما سنري.

ويلاحظ أن الرسمية مطلوبة في عقد بيع السفينة أيا كان نوعه، أي سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة نزهة، أم سفينة صيد، وسواء كانت السفينة تقوم بملاحة ساحلية أو ملاحة أعالي بحار، ولكن لاتخضع المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية والنهرية للرسمية.

وعلي الرغم من أن عقد بيع السفينة من العقود التجارية إلا أنه لايخضع لقاعدة حرية الاثبات في المواد التجارية، فإثبات العقد لايكون إلا بإبراز المحرر الرسمي الكتابي.

علي أن الرسمية لاتشترط الا في البيع الاختياري للسفينة، أما بالنسبة للبيع الإجباري، كالبيع الذي تم بعد ايقاع الحجز عليها فلا تشترط الرسمية لأنه يتم تحت رقابة القضاء.

٢- القيود علي بيع السفينة :

(أ) تحظر المادة ١/١٢ بحري نقل ملكية السفينة المصرية الي الأجنبي بمقابل أو بدون مقابل، كما يحظر تأجيرها لأجنبي لمدة تزيد علي سنتين، إلا بعد الحصول علي ترخيص خاص بذلك من الوزير المختص، كما تضع المادة ٢/١٢ بعض الجزاءات علي كل من يخالف هذا الحظر بالحبس لمدة لاتزيد علي سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه، والواقع أن سبب هذا الحظر مناطه أن السفينة من مقومات الثروة القومية في السلم والحرب، والمحافظة علي مصريتها أمر لامحيص عنه للحيلولة دون انتقالها الي أيد غير أمينة علي مصالح البلاد، ويلاحظ أنه بالإضافة الي الجزاء الجنائي المنصوص عليه، فإن هناك جزاءاً مدنياً لم ينص عليه المشرع، ولكنه مفهوم وهو بطلان التصرف لأن الأمر يتعلق بالنظام العام.

(ب) ولقد حظرت المادة ١٠٦ بحري علي الربان، أيا كانت الظروف، أن يبيع السفينة حتي ولو صارت غير صالحة للملاحة البحرية إلا بعد الحصول علي

تفويض خاص من المالك. وأساس هذا الحكم أن وسائل الاتصال بالمالك أصبحت سهلة، فلا حاجة لإنفراد الربان بمثل هذا القرار الخطير .

٣- آثار عقد شراء (بيع) السفينة :

(أ) من حيث انتقال الملكية :

القاعدة العامة أن الملكية في المنقول المعين بذاته تنتقل بمجرد العقد ودون حاجة لإجراء آخر، ويترتب علي ذلك انتقال ملكية السفينة إلي المشتري بمجرد اتمام البيع في الشكل الرسمي.

ولما كانت السفينة تتوافر لها وسائل التعيين الذاتي بما يؤدي إلي تشابهها مع العقار، فقد ذهب البعض الي أن ملكية السفينة لايمكن أن تنتقل فيما بين المتعاقدين أو في مواجهة الغير إلا باتخاذ اجراءات التسجيل، بحيث لاينتج التصرف القانوني أثره إلا بعد تسجيله . بينما يري البعض أن الشكلية وحدها دون التسجيل هي التي ترتب أثرها في انتقال الملكية. وعلي أى الأحوال، فلقد حسم القانون الجديد هذا الخلاف، إذ أن الملكية تنتقل فيما بين المتعاقدين بالعقد بينما لاينفذ التصرف في مواجهة الغير الا بعد تسجيله وفي ذلك تقول المذكرة الايضاحية إن «التسجيل شرط لنفاذ التصرف في حق الغير فحسب، أما فيما بين المتعاقدين فيكتفي بالمحرر الرسمي، وهو حل يختلف عما يجري في شأن العقار حيث يكون التسجيل لازماً للاحتجاج بالتصرف فيما بين المتعاقدين وبالنسبة الي الغير علي السواء، وقد رأي المشرع الأخذ بهذا الحل الوسط تيسيراً للتعامل وملافاة لتزيد يغني عنه اشتراط رسمية المحرر الذي يفرغ فيه التصرف»[1] .

(ب) ويلتزم البائع بتسليم السفينة إلي المشتري في الميعاد الذي تم الاتفاق عليه، وبحالتها وقت البيع، بالاضافة إلي ضمان الاستحقاق والعيوب الخفية وفقاً للقواعد العامة.

ولبائع السفينة الضمانات الموجودة في القواعد العامة لاستيفاء الثمن، فله الحق في حبس السفينة لاستيفاء باقي الثمن، كما أن له الحق في طلب الفسخ

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون فقرة رقم ١٩ .

واسترداد السفينة المبيعة.

ولم يذكر القانون البحري الجديد حق البائع باعتباره دائناً عادياً بالثمن أو بالجزء الباقي منه في تتبع السفينة، وذلك إذا باع المشتري السفينة إلي شخص ثالث.

ثالثا: عقد بناء السفينة :

اهتم القانون البحري الجديد بعقد بناء السفينة حيث عالجه في المواد من ١٣ إلي ١٧ ، علي أنه قبل الدخول في إحكام هذه العقد تجدر الإشارة إلي صور البناء.

(أ) صور بناء السفينة :

(١) البناء المباشر

في هذه الصورة يقوم المجهز ببناء السفينة بنفسه، فيقوم بالحصول علي المواد والأدوات والمهمات اللازمة، كما يتعاقد علي استخدام العمال والمهندسين. وبعبارة وجيزة فهو يقوم بنفسه بكل مايلزم عملية البناء، وكذلك تكون السفينة ملكاً له ابتداء فيمكنه رهن السفينة وهي في دور البناء، وإذا هلكت فإنها تهلك عليه، وإذا أفلس دخلت في تفليسته.

٢- البناء غير المباشر :

وفي هذه الصورة يتم التعاقد بين طالب البناء أو (المجهز) علي أن يقوم شخص آخر ويسمي (متعهد البناء) ببناء السفينة في مقابل ثمن معين. ويقوم طالب البناء برسم المواصفات التي يجب أن تكون عليها وعلي المتعهد أن يقوم بجلب الأدوات والمهمات واستخدام العمال وبناء السفينة وفقاً للمواصفات المطلوبة.

والواقع أن الصورة الأخيرة هي الغالبة في العمل، وذلك لأن هناك شركات عملاقة ومتخصصة هي التي تقوم علي بناء السفن، وهذه الصورة هي التي ستكون محل دراستنا، وهي الغالبة أيضاً في العمل .

(ب) تجارية عقد بناء السفينة، واثباتا :

يعتبر عقد بناء السفينة من الأعمال التجارية وذلك وفقاً لنص المادة الثانية من التقنين التجاري، ويعتبر عقد بناء السفينة تجارياً دائماً بالنسبة لمتعهد البناء الذي يقوم بشراء الأدوات والمهمات ويستخدم العمال بقصد بيع السفينة بعد بنائها، ولكن الأمر يختلف بالنسبة لطالب البناء، فالعقد بالنسبة إليه، قد يكون تجارياً عندما يتعلق الأمر بسفينة تجارية ويكون مدنياًعندما تكون السفينة معدة للصيد أو للنزهة.

وعقد بناء السفينة وإن كان يعتبر في جوهره بيعاً لسفينة، علي أنه لا تسري عليه إحكام القانون البحري التي ترد علي السفينة التي تم بناؤها، وبصفة خاصة ما يتعلق بالرسمية، فلا تشترط الرسمية في عقد بناء السفينة، كما أنه لاترجد ضرورة لشهره.

وكان مقتضي تجارية عقد بناء السفينة أن يكون من الممكن اثباته بحرية وفقاً للقواعد العامة في الاثبات التجاري، ولكن القانون البحري الجديد اشترط اثبات العقد بالكتابة، خروجاً علي القواعد العامة، وذلك تأسيساً علي أهمية العقد وما يتضمنه عادة من تفصيلات فنية معقدة يصعب علي الشهود استيعابها أو تذكرها، وهو مايبرر اشتراط الكتابة.

علي أن الكتابة المتطلبة في عقد بناء السفينة هي شرط لازم للاثبات ولكنها ليست شرطاً لصحة العقد.

(جـ) آثار العقد :

عالجت المادة ١٤ بحري مسألة ملكية السفينة وهي في دور البناء، حيث ذكرت أن الملكية تبقي لمتعهد البناء ولاتنتقل إلي طالب البناء أو المشتري إلا بعد تمام بناء السفينة وتجربتها وتسليمها إليه. فعقد بناء السفينة هو بيع تحت التسليم.

ويترتب علي اعتبار عقد بناء السفينة بيعاً تحت التسليم آثار قانونية هامة، فإذا هلكت السفينة وهي مازالت في طور البناء، فإن تبعة الهلاك تكون علي متعهد البناء، وعندئذ يفسخ البيع ويسترد طالب البناء الثمن الذي دفعه، اللهم إلا إذا وقع

الهلاك بعد إنذاره بتسليم السفينة، واذا أفلس المتعهد لايدخل المشتري في التفليسة إلا بوصفه دائناً بما قد يكون دفعه من الثمن وليس بوصفه مالكاً يسترد السفينة وأخيراً، فإن السفينة تنتقل إلي المجهز وهي مثقلة بالحقوق العينية التي رتبها الباني خلال فترة البناء مثل الرهن.

علي أن المادة ١٤ بحري رخصت للأطراف الاتفاق صراحة علي عكس الآثار السابقة، فيمكن لكل من طالب البناء (المجهز) ومتعهد البناء الاتفاق علي كيفية ووقت انتقال الملكية علي النحو الذي يتوافق مع مصلحة كل منهما والواقع أنه من مصلحة طالب البناء الإتفاق علي خلاف الآثار الواردة في المادة ١٤ بحري، وذلك بشرط في العقد يجعل الملكية تنتقل جزءاً فجزء كلما دفع قدر معين من الثمن، بحيث يتحقق انتقال الملكية بتمام البناد ودون انتظار للتسليم، كما يمكن لطالب البناء — حماية لنفسه من مخاطر إفلاس الباني — أن يعقد رهناً علي السفينة، فاذا أفلس الباني، أمكن لطالب البناء التقدم في التفليسة واستيفاء مادفعه باعتباره دائناً مرتهناً يتقدم غيره من الدائنين.

(د) ضمان العيوب الخفية :

تقضي المادة ١٥ بحري بأن متعهد البناء يضمن خلو السفينة من العيوب الخفية حتي ولو قبل طالب البناء أن يتسلم السفينة بعد تجربتها، فيكون ضمان العيوب الخفية علي عاتق متعهد البناء، حتي ولو قام المشتري بتجربة السفينة قبل تسلمها، وذلك علي أساس أن السفينة جهاز معقد، وقد لاتكفي تجربة أو تجربتين للكشف عما ينطوي عليه من عيوب خفية.

ولقد رأي المشرع أن يخفف من عبء الضمان الثقيل الذي ينوء به كاهل متعهد البناء، وذلك بإقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة لكل من طالب البناء ومتعهده، فلقد نصت المادة ١٦ بحري علي إنقضاء دعوي ضمان العيوب الخفية بمرور سنة من وقت العلم بالعيب، وذلك لكي لايتراكم العبء علي المتعهد فيعوقه أو يعجزه عن مواصلة نشاطه، والواقع أن مدة السنة التي قررها المشرع هي

مدة مناسبة، ذلك أن العلم قد لايتحقق إلا بعد انقضاء مدة طويلة، أو أنه يحدث مبكراً ولكن يهمله طالب البناء، لذلك أوجب المشرع إنقضاء دعوي ضمان العيوب الخفية في كل الأحوال بمرور سنتين من وقت تسلم السفينة وسواء تم العلم أو لم يتم العلم بالعيب، إلا إذا تم اثبات أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً " منه، حتي لاتنطبق المدد التي نص عليها القانون[1].

ولقد اكتفي القانون ببيان كيفية إقامة دعوي الضمان وتقادمها، ولكنه ترك باقي المسائل للقواعد العامة التي يتعين الرجوع إليها، فيجب الرجوع في معني العيب الخفي، وآثاره، وكيفية التعويض عنه إلي القواعد العامة[2].

ولقد عامل القانون الإصلاحات التي تقع علي السفينة معاملة البناء فيما يتعلق بالضمان، فجعل متعهد الإصلاحات ضامناً للعيوب الخفية في الأجزاء التي قام بإصلاحها، ويسري علي هذا الضمان أحكام التقادم المنصوص عليها في المادة ١٦ بحري[3].

المطلب الثاني

أشكال ملكية السفينة

تمهيد : الصورة العادية لملكية السفينة هى تملكها بواسطة شخص واحد. علي أن السفن في عصرنا الحديث أصبحت بالغة التعقيد وباهظة التكاليف بحيث يندر أن يستطيع شخص بمفرده امتلاك السفينة، فظهرت صورة الشيوع البحري، التي تتمثل في اشتراك عدة أشخاص في امتلاك سفينة واحدة .

كما ظهرت أيضاً صورة تملك الشركات للسفن، فالشركات وبصفة خاصة شركات المساهمة هي التي يمكنها أن تقوم ببناء وتملك السفن علي نطاق واسع.

وأخيراً، فإن الدولة بنزولها إلي ميدان القطاع الخاص والتجارة، أصبحت قادرة

(١) انظر المادة ١٦ بحرى.

(٢) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحري فقرة دقم ٢٤ .

(٣) أنظر المادة ١٧ من القانون البحري.

علي امتلاك سفن لأغراض الاستغلال التجاري.

والواقع أن أشكال ملكية الفرد والشركة للسفينة لاتتميز بقواعد خاصة، ولذا سوف نقتصر علي دراسة كل من الشيوع البحري، وملكية الدولة للسفن.

أولاً : الشيوع البحري :

خصص القانون البحري الجديد المواد من ١٨ إلي ٢٨ لبيان أحكام الشيوع البحري، وتجدر الإشارة إلي أنه ينبغي الرجوع إلي الأحكام العامة الواردة في القانون المدني بشأن الملكية الشائعة في المواضع التي لم يرد بشأنها نص خاص في هذا القانون.

وعلي الرغم من ضآلة الملاحة التي تقوم بها السفن المملوكة علي الشيوع إلا أن المشرع قد أبان وفصل أحكام إدارة الشيوع البحري علي النحو الذي سنقوم بشرحه.

(أ) إدارة الشيوع البحري :

١- **أغلبية إصدار القرارات** : تنص المادة ١/١٨ بحري علي أنه «يتبع رأي الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة علي الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق علي غير ذلك.

فالقاعدة العامة في اتخاذ القرارات هي رأي الأغلبية، علي أن هذه القاعدة ليست من النظام العام، فيجوز الاتفاق علي عكسها كأن يشترط الإجماع مثلاً، كما يتعين استبعاد هذه القاعدة أيضاً في كل الأحوال التي قد ينص القانون علي خلافها.

وتحدد المادة ٢/١٨ المقصود بالأغلبية بأنها أغلبية المالكين الحائزين لأكثر من نصف الحصص في السفينة، فالأغلبية هي أغلبية رأس المال، وهي أغلبية قيمية لاعددية، فلو فرض أن أحد المالكين علي الشيوع يمتلك أكثر من نصف الحصص، أمكن اتخاذ القرار بموافقته، حتي ولو اعترض باقي الشركاء علي الشيوع، كل ذلك ما لم ينص القانون أو يتفق الملاك علي خلاف هذه الأحكام،

كما إذا تم الاتفاق علي إمكانية اتخاذ القرارات بالأغلبية العددية لا أغلبية رأس المال.

وعلي أي الأحوال، فلقد قررت المادة ٣/١٨ بعض الضمانات حماية للأقلية التي لم توافق علي القرارات الصادرة بمناسبة إدارة الشيوع البحري، فأجازت لكل مالك من الأقلية التي لم توافق علي القرار أن يطعن فيه أمام القضاء، ويجب أن يكون الطعن في خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور القرار، وذلك أمام المحكمة الإبتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة، ولقد أعطي القانون للمحكمة سلطة الإبقاء علي القرار أو إلغائه.

وحرصاً من المشرع علي ألا تتخذ إمكانية الطعن من جانب الأقلية كوسيلة كيدية في تعطيل القرارات الصادرة ومن ثم إعاقة الاستثمار البحري، فإنه لم يرتب علي الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك، وطبيعي ألا تأمر المحكمة بذلك إلا إذا اقتنعت بفساد القرار وخطورة المضي في تنفيذه.

٢- كيفية إدارة الشيوع :

وتقضي المادة ١/١٩ بحري بأنه يمكن للشركاء علي الشيوع بقرار يصدر بأغلبية المالكين أن يعهدوا بإدارة الشيوع إلي مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، وهنا قد نجد أنفسنا بصدد تعدد للمديرين، وفي هذه الحالة يجب علي المديرين أن يعملوا مجتمعين، إلا إذا تم الاتفاق علي خلاف ذلك.

واستلزمت المادة ٢/١٩ بحري شهر أسماء المديرين في الصحيفة الخاصة بتسجيل السفينة، وذلك حتي يكون المتعاملون مع السفينة علي بينة من اسماء المديرين، حتي يكون تعيينهم نافذاً في حق الغير.

٣- سلطات المدير (المديرين) :

وطبقاً للمادة ١/٢٠ بحري يجوز للمدير القيام بجميع الأعمال التي يستلزمها إدارة الشيوع، وسلطات المدير في هذا الصدد واسعة طالما انها في إطار الإدارة الرشيدة.

علي أن هناك بعض التصرفات التي تعتبر علي درجة كبيرة من الخطورة والتي استثناها القانون من سلطات المدير بحيث لايجوز له بمفرده القيام بها. فلايجوز للمدير أن يقوم ببيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها، أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة إلا بعد الحصول علي إذن من المالكين، ويصدر هذا الإذن بالأغلبية اللازمة للمالكين. وإذا أجري المدين تصرفاً من التصرفات المذكورة دون الحصول علي الإذن المطلوب جاز لأي من المالكين طلب إبطال التصرف، وهو حق يجوز لهم التمسك به في مواجهة المدير، الأمر الذي يستلزم من الغير الذي يتعامل مع المدير أن يكون حريصاً ليتأكد من نطاق وكالته بالإطلاع علي الإذن بإجراء التصرف، وهذا القيد القانوني هو وحده الذي يمكن الاحتجاج به علي الغير.

وماعدا ذلك من القيود التي ترد علي سلطة المدير والتي قد يتفق المالكون علي وضعها، فإنها وإن كانت ملزمة في العلاقة التي تربط المالكين بالمدير، إلا أنها غير ذات أثر في مواجهة الغير، وذلك أخذاً بنظرية الظاهر، وحماية للغير الذي قد لايعلم بهذه القيود وتيسيراً للتعامل التجاري بإعفاء الغير من التحقق من نطاق وكالة المدير في كل عمل يجريه مع الغير.

(ب) استغلال الشيوع البحري :

١- القاعدة العامة : مبدأ التوزيع بنسبة الحصص :

القاعدة في مجال استغلال الشيوع البحري هي إحترام إرادة المتعاقدين. فيجوز للشركاء علي الشيوع الاتفاق علي مسألة توزيع الخسائر ونفقات الاستغلال، علي أنه عند تخلف الاتفاق علي هذه المسائل، وهو أمر كثير الحدوث في حالات الشيوع البحري الناشئة عن الإرث، فلقد أرسي المشرع بعض النصوص لسد هذا الفراغ، حيث تقضي المادة ٢١ بحري بأن يتحمل كل مالك في الشيوع نصيباً في نفقات الشيوع وفي الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة، كما يكون له نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها، أي أن المشرع قرر التوزيع بنسبة الحصص .

٢- الديون الناشئة عن الشيوع البحري :

في تحديد المسئولية عن الدين الناشئة عن حالة الشيوع البحري يمكن التمييز بين ثلاثة مواقف مختلفة، موقف المدير أو المديرين من غير المالكين، ومسئولية المدير أو المدراء المالكين، ومسئولية المالكين المشتاعين من غير المديرين.

(أ) **المدير غير المالك** : لايكون المدير مسئولاً عن الديون الناشئة عن تصرفاته التي يبرمها في حدود السلطة المنوطة به ولحساب الشيوع، ذلك أن المدير غير المالك وكيل يلزم الموكل ولايلتزم، أما إذا جاوز المدير سلطته فهو مسئول أمام الغير، ومسئوليته ليست مسئولية عن الدين لأنه لم يعقده باسمه ولحسابه، إنما تكون مسئوليته علي أساس المسئولية التقصيرية .

(ب) **المدير أو المدراء المالكون** : إذا كان المدير أو المدراء من الشركاء المشتاعين، فإن مسئوليتهم ضخمة، فالمدير في هذه الحالة ليس مسئولاً عن الدين بقدر حصته في الشيوع فقط، وإنما في جميع أمواله عن الديون المرتبطة بالشيوع، وتكون المسئولية تضامنية عند تعدد المديرين المالكين، ولايمكن للمدير المشتاع الإفلات من هذه المسئولية أو التخفف منها في مواجهة الغير بأي سبيل من السبل، ذلك أن المادة ٢٢ بحري تحرم الاتفاق علي خلاف هذا الحكم، وأي اتفاق يقضي بغير التضامن لاينفذ ولايحتج به في مواجهة الغير حماية له.

(جـ) **الملاك المشتاعون غير المدراء**: وهم يسألون أيضاً عن الديون الناشئة عن الشيوع في جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم، ومع ذلك يجوز لهم الاتفاق علي غير هذه المسئولية، كما يمكنهم الاحتجاج بهذا الاتفاق علي الغير بشرط شهره، وهنا يظهر الاختلاف بين وضع الملاك من غير المدراء والملاك المدراء، فالقانون أجاز للملاك المشتاعين من غير المدراء نفي المسئولية التضامنية في مواجهة الغير بالاتفاق علي ذلك وبشرط القيام بالشهر كفالة لإعلام الغير، بينما لايحتج المدراء المشتاعون بمثل هذا الاتفاق في مواجهة الغير حتي ولو تم شهره.

٣- التصرفات التي ترد علي الحصص :

الأصل أنه يجوز لأي من المالكين علي الشيوع التصرف في حصته دون الحصول علي موافقة المالكين، ومع ذلك فلقد أوردت المادة ٢٣ بحري إستثنائين علي هذه القاعدة، والاستثناء الأول متعلق بالتصرف في الحصة إذا كان يترتب عليه فقدان السفينة لجنسيتها المصرية، وفي هذه الحالة تقضي المادة ١/٢٣ بأنه لايجوز التصرف في الحصة إلا إذا وافق عليه المالكون بالإجماع وذلك نظراً لخطورة النتائج التي تترتب علي فقدان السفينة للجنسية، أما الاستثناء الثاني فيتعلق برهن الحصة علي الشيوع، فلا يجوز للمالك رهن حصته في السفينة إلا بعد الحصول علي أغلبية خاصة هي أغلبية المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص علي الأقل.

وإذا تصرف المالك علي الشيوع في حصته فإنه يظل مسئولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوع حتي التاريخ الذي يتم فيه شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفن، وهو الوقت الذي يفترض فيه القانون أن الدائن قد علم بالتصرف.

٤- حق إسترداد الحصة :

قد يكون من شأن تصرف أحد المالكين علي الشيوع في حصته إلي أجنبي إحراج لباقي الشركاء لما فيه من إقحام شخص جديد قد لايعرفه الملاك المشتاعين أو لايرتاحون إليه، لذلك سمح القانون لهؤلاء الشركاء استراد الحصة المبيعة.

فالمادة ١/٢٤ تقضي بأنه إذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لأجنبي علي الشيوع، وجب علي المشتري القيام بإخطار الملاك بكتاب موصي عليه بعلم الوصول بالبيع والثمن الذي اتفق عليه.

وأتاحت المادة ٢/٢٤ بحري لكل مالك حق استرداد الحصة المبيعة بإجراء إعلان إلي كل من البائع والمشتري وبشرط دفع الثمن والمصروفات أو عرضهما عرضاً حقيقياً طبقاً للقانون وأن يقيم الدعوي عند الإقتضاء وفي خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه.

علي أنه إذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بينهم علي قدر حصة كل منهم (م ٣/٢٤) بحري.

٥- الانسحاب من الشيوع :

قد يكون أحد المالكين علي الشيوع من العاملين في نفس الوقت علي السفينة كأن يكون مرتبطاً بعقد عمل عليها ، كما إذا كان بحاراً أو مهندساً أو طبيباً، فإذا فصل هذا المالك من عمله علي السفينة بأن صدر قرار من المالكين بعزله من وظيفته، عندئذ أتاحت المادة ٢٥ بحري لهذا المالك الانسحاب من الشيوع لما قد يستشعره من حرج في الإستمرار كشريك مشتاع بعد إدانة زملائه له وفصله من عمله، وفي هذه الحالة يتم تقدير الحصة باتفاق المالكين، وعند اختلافهم يتم التقدير بمعرفة المحكمة المختصة.

(جـ) انقضاء الشيوع البحري :

١- البيع الاختيارى :

يمكن أن تنتهي حالة الشيوع البحري بالبيع الاختيارى للسفينة، علي أنه لايجوز اتخاذ قرار البيع إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص علي الأقل، وإذا وقع البيع دون توافر هذه الأغلبية الخاصة كان البيع قابلاً للإبطال م ١/٢٦ بحري).

ولقد تصورت المادة ٢/٢٦ بحري حدوث خلافات ومنازعات بين المشتاعين مما يتعذر معه استمرار حالة الشيوع علي وجه مفيد، فأجازت لكل مالك مشتاع أن يتقدم إلي المحكمة بطلب بيع السفينة، وعادة ماتقضي المحكمة بإنهاء الشيوع وبيع السفينة إذا رأت أنه لايمكن رأب الصدع الذي استشري في الشيوع.

٢- البيع الجبري :

وتقضي المادة ٢٧ بحري بأنه إذا كان قد تم إيقاع حجز علي السفينة وكان الحجز يشمل أكثر من نصف السفينة، فإن البيع الجبري الذي يعقب هذا الحجز يشمل السفينة بأكملها، مما يترتب عليه إنهاء حالة الشيوع، ولامجال لإجبار أصحاب الحصص التي يشملها الحجز بالاستمرار في الشيوع بعد أن تبدلت معالمه

بانتقال أغلبية الحصص إلي المالكين الجدد، هذا بالإضافة إلي أن البيع الذي يشمل السفينة بأكملها يكون أكثر جاذبية للمشتري، وبالتالي الحصول علي ثمن معقول.

ومع ذلك يجوز للمحكمة وبناء علي طلب أحد الملاك الذين لم يتم الحجز علي حصصهم أن تقصر البيع علي الحصص المحجوز عليها إذا رأت أسباباً جدية تحدو بهذا الطلب.

ولاينقضي الشيوع البحري بالأسباب الشخصية، فلا ينقضي بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا وجد اتفاق علي خلاف ذلك، وفي هذا الصدد يختلف الشيوع البحري عن شركات الأشخاص التي تقوم علي الإعتبار الشخصي وتنهار بزوال هذا الاعتبار.

ثانياً : ملكية الدولة للسفينة :

تمهيد :

انتشرت ظاهرة تملك الدولة للسفن منذ الربع الأول لهذا القرن. فالدولة تستخدم السفن في أغراض شتي، فالأسطول البحري الحربي يشكل قوة للدفاع والزود عن أراضي الدولة في أوقات الحروب والأزمات الوطنية والدولية، كما أن الدولة قد تستخدم سفنها في القيام بنشاط عام، كالسفن التي تستخدم في أغراض التفتيش، الحجر الصحي، الإرشاد، والتموين .

علي أن ظاهرة تملك الدولة للسفن لم تعد قاصرة علي السفن الحربية والسفن العامة، ذلك أن الدولة قد دخلت ميدان التجارة، فأصبحت تتملك سفناً تجارية تستخدم في عمليات الاستغلال البحري، ولاجدل في أهمية نشاط الدولة في هذا المجال لما يدره من دخل يمثل ركيزة للاقتصاد القومي .

ومن المسلم به أن السفن الحربية والسفن التي تخصص للخدمة العامة لا تخضع لأحكام القانون البحري، كما أنه من المسلم به أن هذه السفن تتمتع بحصانة أمام القضاء فلا يجوز مقاضاة الدولة مالكة السفينة أو توقيع الحجز علي السفينة.

علي أن السفن التجارية المملوكة للدولة هي التي ثار حولها كثير من التساؤلات، فهل مجرد تملك الدولة للسفن التجارية يجعلها متمتعة بحصانة وبالتالي تصبح في منأي من تطبيق قواعد القانون البحري عليها ؟ وهي تتمكن السفن التجارية المملوكة لدولة أجنبية من التملص من الخضوع لأحكام القضاء الوطني علي أساس ماتتمتع به من حصانة ؟

اختلفت الأنظمة القانونية الوطنية في معالجة هذه الظاهرة، مما حدا بالدول إلي إبرام معاهدة بروكسل في ١٠ إبريل ١٩٢٦ والخاصة بحصانة سفن الدولة، وفي ٢٤ مايو ١٩٣٤ تم تعديل هذه المعاهدة، وقد صدقت مصر علي هذه الاتفاقية وأصبحت واجبة التطبيق بالقرار الجمهوري رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠ ودخلت مجال التطبيق في ١٧ أغسطس ١٩٦٠.

التشريعات الوطنية وحصانة سفن الدولة :

وقبل أن نشرح أحكام معاهدة بروكسل في هذا الخصوص، فإننا سنحاول بيان بعض اتجاهات التشريعات الوطنية في هذه المسألة.

ففي إنجلترا، كانت سفن الدولة تتمتع بحصانة، فيجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني، علي أن هذا الوضع تغير بعد صدور قانون حصانات الدولة في عام ١٩٧٨ State Immunity Act والذي قرر عدم حصانة الدولة بالنسبة للدعاوي العينية in-rem علي السفينة المملوكة للدولة، ولا بالنسبة للدعاوي in-personam والخاصة بتنفيذ طلبات متعلقة بالسفينة، كذلك بالنسبة للدعاوي المرفوعة من سفن ضد بعضها البعض وكانت هذه السفن مملوكة للدولة، فحصانة الدولة غير مقررة إذا بالنسبة للسفن المملوكة لها طالما أن السفينة وقت رفع الدعوي كانت مستعملة لأغراض تجارية[١].

---

(١) أنظر

State Immunity Act 1978 Article 3 section, 10

منشور في

Aksen, International Arbitration between private parties and Governments (1982) p. 183.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فإن الدول الأجنبية لاتتمتع بالحصانة القضائية في محاكم الولايات المتحدة في كل دعوي بحرية يتم رفعها للمطالبة بحقوق عينية بحرية Maritime Lines ضد السفينة أو الشحنة المملوكة للدولة الأجنبية، إذا كان الحق العيني مؤسساً علي عملية تجارية للدولة الأجنبية مع ضرورة إخطار الدولة الأجنبية برفع الدعوي عليها [١].

وفي مصر، فلقد استقر القضاء علي جواز مقاضاة الدولة الأجنبية أمام المحاكم المصرية عن نشاطها الخاص أو التجاري، علي أنه اعترف للسفن الحربية الأجنبية المملوكة للدولة بحصانة قضائية، بحيث لا تختص المحاكم المصرية بنظر القضايا التي تكون فيها سفينة حربية طرفاً فيها، وتعامل سفن الدول المخصصة للخدمة العامة معاملة السفن الحربية.

أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ :

(أ) نطاق تطبيق المعاهدة :

١- من حيث الأطراف :

تنطبق المعاهدة فى كل دولة موقعة عليها ، علي سفن الدول الأخري الموقعة ، على أنه يجوز لكل دولة موقعة أن تطبق المعاهدة علي سفن الدول غير الموقعة وبشرط المعاملة بالمثل.

٢- من حيث الزمان :

تقضي المعاهدة بسريان أحكامها فى كل دولة ، فى كل من وقتى السلم والحرب علي حد سواء ، علي أنه يمكن لأى دولة متعاقدة ايقاف العمل بها فى زمن الحرب بشرط إعلان ذلك إلى غيرها من الدول المتعاقدة ، وفي هذه الحالة

---

(١) أنظر

Public Law 94-583.94 Congress, Foreign Sovereign Immunities Act of 1976, Section 1905 (b)

المرجع السابق ص ١٩

يقتصر الايقاف علي منع محاكم هذه الدول من توقيع الحجز علي السفن التجارية المملوكة للدولة الراغبة أو التي تستغل بمعرفتها وحكمة ذلك عدم تعطيل الاستفادة بالأسطول التجاري إذا كان موجوداً في ميناء أجنبي ، وبصفة خاصة إذا كانت الدولة بحاجة شديدة إلي سفنها .

(ب) قواعد المعاهدة :

أقامت المعاهدة التفرقة بين نوعين من السفن التي تمتلكها الدولة : السفن التجارية ، من ناحية والسفن الحربية والمخصصة للخدمات العامة من ناحية أخري .

١- السفن التجارية المملوكة للدولة :

تقضي المعاهدة بخضوع هذه السفن والدول التي تملكها أو تستغلها لأحكام القانون البحري ، فلا تتمتع هذه السفن بحصانة خاصة ، فيجوز الحجز عليها ، كما تخضع لاختصاص القضاء الوطني فى الدولة التي تنظر المنازعة.

كما تخضع الدولة المالكة أو المجهزة في كافة الالتزامات المترتبة علي عمليات الاستغلال لنفس القواعد التي تحكم نشاط الملاك والمجهزين والتزاماتهم ، فتخضع المطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن لنفس قواعد المسئولية التي تسري علي السفن والمشحونات والأمتعة المملوكة للأشخاص.

كما تخضع للقواعد الخاصة بالتصادم والمساعدة والخسارات العمومية والتأمين كما يمكن للدولة أن تتمسك بأوجه الدفاع التي يملكها مالك السفينة كالتقادم وتحديد المسئولية التي يتمتع بها الأفراد من مالكي السفن.

٢- السفن الحربية ، والسفن المخصصة لخدمة عامة :

فالسفن الحربية والسفن المخصصة للخدمات العامة تتمتع بالحصانة ولايجوز الحجز عليها ، ومن أمثلة السفن المخصصة للخدمات العامة اليخوت الحكومية ، وسفن المراقبة ، وسفن المستشفيات، وسفن المعونة، وغيرها من السفن الحكومية التي لاتخصص لأغراض تجارية.

وفكرة الخدمة التي تخصص لها السفينة مناطها طبيعة الخدمة نفسها لاشخص القائم بها ، فلو أن سفينة مملوكة للدولة تقوم بعمليات نقل البضائع كتلك التي تقوم بها شركات الملاحة البحرية الخاصة، فإن الخدمة لاتعتبر خدمة عامة ، وعلي العكس لو أن السفينة كانت مخصصة لنقل الجنود مثلاً أو نقل آليات عسكرية ، فإنها تعتبر مخصصة لخدمة عامة ، ويجب لتمتع السفن الحكومية بالحصانة أن تكون مخصصة وقت نشوء الدين للقيام بالخدمات العامة ، فلا يجوز حصول التخصيص في وقت لاحق.

وعند قيام النزاع حول تخصيص السفينة للخدمة العامة ، فإنه علي القاضي المعروض عليه النزاع إعطاء الرأي في المسألة بحسب ملابسات وظروف القضية ، ويكون للدولة المدعي عليها ، لرفع الحجز عن السفينة ، أن تثبت في حدود المسموح به في قانون القاضي أن السفينة مخصصة لخدمة عامة.

ويلاحظ أن حصانة سفن الدولة والمخصصة لخدمة عامة لايكون حائلا من اتخاذ دولة الاقليم (أى الدولة التى تقف السفينة فى مياهها الأقليمية) الاجراءات التى تقتضى حماية الجمارك أو مطاردة الخطرين من التسلل إلى أراضيها.

ولقد نصت المادة ٢/٣ من المعاهدة على استثناء من قواعد الحصانة وذلك بقولها «ومع ذلك يكون لذوى المصلحة الحق فى رفع دعاويهم أمام المحاكم المختصة فى الدولة التى تملك السفينة أو تستغلها بدون أن يكون لها التمسك بأى حصانة، وذلك فى الحالات الآتية:

١- بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى.

٢- بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالمساعدة والانقاذ والخسارات العمومية.

٣- بالنسة للدعاوى الناشئة عن الاصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.

ويشترط لإعمال هذا الاستثناء شرطان: (الأول) أن تكون الدعوى مرفوعة أمام المحكمة المختصة فى الدولة التى تمتلك السفينة أو تشغلها، فعند رفع الدعوى أمام

محكمة دولة أخرى، يكون للدولة المدعى عليها أن تدفع بعدم جواز نظرها، (الثانى) أن يتعلق الامر بأحد الامور الثلاثة المنصوص عليها فى المادة ٢/٣ من المعاهدة، وهى أمور جاءت على سبيل الحصر، ولايجوز القياس عليها.

المبحث الثانى

حقوق الامتياز البحرية

تمهيد وتقسيم:

إهتم القانون البحرى الجديد بحقوق الامتياز البحرية وخصص لمعالجتها المواد من ٢٩ إلى ٤٠، وفى سبيل تنظيم هذه الحقوق اهتدى المشرع بالمعاهدات الدولية التى تعالج هذا الموضوع، وبصفة خاصة معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ والخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية، كما أضاف إليها الأحكام الملائمة فى المواضع التى تركتها الاتفاقية للقوانين الوطنية.

ودراستنا لحقوق الامتياز يمكن أن تقسم إلى المطالب الآتية:

المطلب الأول: الديون الممتازة.

المطلب الثانى: قواعد ترتيب حقوق الامتياز.

المطلب الثالث: محل الامتياز

المطلب الرابع: آثار الامتياز.

المطلب الخامس: أنقضاء الامتياز.

المطلب الأول

الديون الممتازة

نصت المادة (٢٩) بحرى على حقوق الامتياز حيث أوردتها على سبيل الحضر، وذلك بقولها «تكون حقوقا ممتازة دون غيرها مايلى....».

وقامت المادة ٢٩ بحرى بترتيب حقوق الامتياز بحسب أولويتها وهى ستة حقوق.

امتيازات المرتبة الأولى:

المصروفات القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها. ويقصد بها المصروفات القضائية التى أنفقت من جانب أحد الدائنين أو بعضهم من أجل بيع السفينة وتوزيع الثمن الناتج عن البيع بين الدائنين. وحكمة تقرير هذا الامتياز مبناها أن هذه المصروفات قد أنفقت لمصلحة جميع دائنى المجهز.

امتيازات المرتبة الثانية:

الديون العامة المستحقة للدولة أو لأحد الاشخاص العامة.

وهذه الطائفة من الحقوق تضم الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصروفات الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

والرسوم والضرائب هى أموال مستحقة للخزانة العامة، ولذلك أعطى لها المشرع الحق فى الامتياز باعتبارها أموال الشعب لاستيفائها بالاولوية على دائنى مجهز السفينة.

ولما كان الارشاد اجبارى فى موانيء الاسكندرية والسويس والموانى المصرية، بحيث تلتزم السفن الخاضعة لنظام الارشاد بدفع الرسم المقرر والذى يحدد على أساس حمولة السفينة، سواء تم الاستعانة بخدمات المرشد أم لا. وحكمة إعطاء الامتياز لرسوم الإرشاد هو التحقق من اقتضاء الدولة لهذا الدين بالأولوية على باقى دائنى المجهز.

أما مصروفات القطر البحرى، والخدمات البحرية الأخرى كأعمال الصيانة (كالمبالغ التى تدفع لحراس السفينة أثناء غياب الطاقم فى ميناء الوصول)، فلقد منحها المشرع حق امتياز وذلك دعما لثقة الحراس والقائمين على تقديم الخدمات للسفينة فى حصولهم على حقوقهم بالاولوية على دائنى المجهز، ولحثهم على المثابرة فى تقديم هذه الخدمات.

امتيازات المرتبة الثالثة:

الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

ولقد حرص المشرع على إعطاء أجور العاملين على السفينة امتيازا بحريا وذلك لحاجة هؤلا إلى أجورهم لأنها مورد رزقهم، «وتمجيداً للعمل وتمكينا للكادحين من الحصول على ثمرة كدهم»[1]. وبعبارة وجيزة فالاعتبارات الانسانية هى التى أملت وجود هذا الامتياز.

امتيازات المرتبة الرابعة:

المكافآت التى تستحق عن الانقاذ البحرى وعن حصة السفينة فى الخسارات البحرية المشتركة.

ويقيم هذا الامتياز طائفتين من الديون: الأولى هى امتياز مكافآت الانقاذ البحرى، والثانية هى حصة السفينة فى الخسارات البحرية المشتركة.

وحكمة تقرير هذه الامتيازات أن لهذه الديون أبلغ الأثر فى حفظ السفينة من الهلاك من جهة، أو لأنها تمثل جهودا بذلت أو أموالا تم التضحية بها من أجل هذا الغرض، وبالت إلى الحفاظ على حقوق بقية أصحاب الديون من الضياع، من جهة أخرى.

امتيازات المرتبة الخامسة:

التعويضات المستحقة عن التصادم، أو التلوث أو غيرها من حوادث الملاحة والتعويضات التى تلحق منشآت الموانىء أو الاحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الاصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن الهلاك أو تلف البضائع أو الامتعة.

---

(١) انظر المذكرة الايضاحية فقرة رقم ٣٨، أنظر أيضا: الدكتور رفعت فخرى. السابق الإشارة إليه ص: ١٣٤.

يشمل هذا الامتياز ثلاثة أنواع من الحقوق هي:

١- التعويضات المستحقة عن الحوادث البحرية كالتصادم والتلوث البحرى. فالتعويض الذى يستحقه مجهز السفينة عن الأضرار التى أصابته من جراء تصادم سفينته بسفينة أخرى يعتبر حقا ممتازا بالنسبة لدائنى السفينة الأخرى التى أحدثت الضرر، بحيث يحق له استيفائه بالأولوية عليهم.

٢- التعويضات عن الاصابات البدنية التى تلحق بالركاب وطاقم السفينة. وهذا الامتياز يشمل التعويضات التى يحكم بها للركاب أو الطاقم البحرى عن الإصابات التى لحقت بهم نتيجة لحادث بحرى مثلا، كذلك يشمل على التعويضات التى تستحق لورثة هؤلاء.

٣- التعويضات المستحقة عن هلاك البضاعة والامتعة.

وهذا الامتياز يقتصر على التعويضات التى تستحق عن تلف وهلاك البضاعة والامتعة، ولايشمل التعويضات التى تستحق عن التأخير فى وصولها.

ويقصد بالامتعة فى هذا الصدد الحقائب والطرود التى يحملها المسافر معه فى أثناء رحلته.

وعلى أى الأحوال، فحكمة تقرير هذا الامتياز هى أنها تجبر الضرر وترضى المضرور.

امتيازات المرتبة السادسة:

وهو يشمل طائفتين من الديون:

١- فهو يشمل الديون الناشئة عن العقود التى يجريها الربان والعمليات التى يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة طالما أنها كانت فى حدود سلطاته القانونية، وذلك لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر، وسواء كان الربان هو مالك السفينة أو غير مالك لها، وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة ولغيرهم من المتعاقدين.

ويشترط لإعمال هذا الحق مايلي:

أ- أن ينشأ الدين في خارج ميناء تسجيل السفينة، فلايدخل في هذه الطائفة المبالغ التي ينفقها الربان على اصلاح السفينة داخل ميناء التسجيل، حيث يمكن للدائن بهذه الحقوق أن يطلب ترتيب رهن بحري كضمان لحقه فالحكمة من تقرير هذا الامتياز هي عدم تمكّن صاحب الحق الاتصال بمالك السفينة من أجل ترتيب رهن لضمان حقه.

ب- أن يكون التصرف الذي صدر من الربان داخلا في حدود سلطاته القانونية، ذلك أن التصرفات التي تخرج عن سلطة الربان لايلتزم بها المجهز.

جـ- أن يكون العقد أو التصرف الذي أجراه الربان بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة ومتابعة السفر. ومن أمثلة ذلك شراء الوقود اللازم للرحلة البحرية من أجل متابعة السفر أو الرحلة، وكذلك نفقات اصلاح السفينة. أما نفقات تحسين السفينة، فإنها تعتبر من الرفاهية غير اللازمة لتسييرها وبالت إلى لاتدخل ضمن حق الامتياز، وذلك كشراء جهاز تكييف لحجرة الربان.

٢- الديون التي تترب على المجهز بسبب الإعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة (١٤٠) بحري، وهي الإعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة.

المطلب الثاني

ترتيب الامتيازات البحرية

المبدأ: الرحلة البحرية تشكل مجموعة قانونية مستقلة بذاتها:

الفكرة الأساسية في ترتيب الامتيازات البحرية هي اعتبار ديون كل رحلة بحرية كتلة قائمة بذاتها. ويتم ترتيب الديون وفقا لترتيب ذكرها في فقرات المادة (٢٩) بحري والتي عددت الامتيازات البحرية وذلك بحسب مرتبتها. فامتياز المصروفات القضائية التي أنفقت لبيع السفينة، وهي امتيازات المرتبة الأولى تأتي أولا، ثم يليها

امتيازات المرتبة الثانية وهى امتياز الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصروفات الحراسة والصيانة والخدمات الأخرى، ثم يليها امتيازات المرتبة الثالثة وهى الديون الناشئة عن عقود الاستخدام البحرى، ثم يليها امتيازات المرتبة الرابعة وهى المكافآت المستحقة عن الانقاذ البحرى وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة، ثم امتيازات المرتبة الخامسة وهى التعويضات عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة، ثم أخيرا ، امتيازات المرتبة السادسة وهى الديون الناشئة عن العقود التى يجريها الربان، والديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للفقرة الاولى من المادة (١٤٠) بحرى.

قواعد ترتيب الامتيازات:

أ- ترتيب الامتيازات فى خلال الرحلة البحرية الواحدة:

تكون امتيازات كل مرتبة من الديون المذكرة فى بنود المادة (٢٩) بحرى على قدم المساواة وتشترك فى التوزيع بنسبة كل منها (م ٢/٣٤) بحرى.

على أن هناك استثناء بالنسبة لكل من البندين ٦،٤ (أى امتيازات المرتبة الرابعة والسادسة) والخاصة بالمكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات البحرية المشتركة، والديون الناشئة عن العقود والأعمال التى يجريها الربان خارج ميناء التسجيل وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة (١٤٠)، حيث يتم ترتيب هذه الديون طبقا للترتيب العكسى لتواريخ نشوئها، بحيث يقدم الدين الاحدث تاريخا على الدين الذى يسبقه، على أن تعتبر الديون التى تتعلق بحادث واحد ناشئة فى تاريخ واحد. هذا كله اذا تعلقت الديون برحلة بحرية واحدة[١].

ب- ترتيب الامتيازات عند تعدد الرحلات البحرية:

عند تعدد الرحلات البحرية، فإن الاولوية تكون للرحلة الأحدث تاريخا ويليها

(١) أنظر المادة ٤/٣٤ بحرى.

الرحلة السابقة عليها فى التاريخ، ثم الرحلة الأسبق تاريخا، وهكذا. وبعبارة أخرى فإن كتلة الديون المتعلقة بالرحلة الأخيرة تأتى أولا، ثم تليها كتلة ديون الرحلة السابقة عليها، ثم كتلة الرحلة الأسبق وهكذا[1].

ولقد وضع المشرع استثناء على القاعدة السابقة بمقتضى المادة ٢/٣٥ بحرى وذلك بقوله «ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة». فعندما يستغرق تنفيذ عقد العمل البحرى الواحد عدة رحلات، فإن الديون الناشئة عنه تعتبر كما لو نشأت بمناسبة الرحلة الأخيرة، وتعامل من حيث ترتيب الامتياز على هذا الأساس، ولاشك أن هذا الحكم قد جاء رعاية لأصحاب هذه الديون من المستخدمين البحريين الذين يعتمدون فى معاشهم على أجورهم ومايستحقونه من مبالغ أخرى، فمن العدالة والانسانية تمكينهم من الحصول عليها.

المطلب الثالث

محل الامتياز

يقع الامتياز على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها خلال الرحلة البحرية التى نشأ خلالها الدين ولايستثنى من ذلك الا الديون الناشئة عن عقد العمل البحرى، حيث مدت الفقرة الثانية من المادة ٣١ بحرى الامتياز على أجور النقل التى تستحق على جميع الرحلات التى تمت خلال مدة العمل، إمعانا فى ضمان هذه الحقوق.

(أ) السفينة:

الامتيازات البحرية ترتبط بالثروة البحرية ذاتها والتى محورها السفينة بغض النظر عن مالكها أو مجهزها ، سواء كان الأخير مالكا أو مستأجرا لها.

وتقضى المادة (٤٠) بحرى بأن الأحكام الخاصة بالامتيازات البحرية الواردة فى

---

(١) أنظر المادة ١/٣٥ بحرى.

المواد من (٢٩) إلى (٣٩) بحرى تسرى على السفن التى يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الاصلى، ومع ذلك لاتسرى هذه الأحكام عند فقدان المالك لحيازة السفينة بفعل غير مشروع كالاغتصاب وكان الدائن سيء النية.

ولقد نص القانون الجديد على أن الامتياز يسرى على السفينة حتى بعد أن تصبح حطاما. فالمادة (٣٩) بحرى رتبت حق الحبس على حطام السفينة عند وقوع حادث لها فى الموانىء أو الممرات البحرية المصرية وبادرت الجهة البحرية المختصة إلى إزالة الحطام أو انتشاله أو رفعه. ولقد تقرر الدين الممتاز لجهة الادارة عن مصروفات الازالة. ولايقتصر الامر على حق الحبس، والا كان ضمانا ضعيفا. وإنما أجاز النص للجهة البحرية بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على الدائنين الاخرين. وحكمة إعطاء هذا الامتياز هو حث الجهات البحرية إلى الاسراع لتطهير الموانىء والممرات بغرض تنظيم الملاحة المصرية. ويلاحظ أنه لولا النص على وقوع الامتياز على حطام السفينة، لكان من شأن ذلك تعريض حق الجهات البحرية للضياع وسط زحمة الديون الممتازة.

٢- أجرة النقل:

وينصب حق الامتياز أيضا على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية التى ثبت خلالها الحق الممتاز. والمقصود بالأجرة، الأجرة الاجمالية المستحقة للمجهز دون أن يخصم منها مصروفات الملاحة.

وعملا فإن ممارسة حق الامتياز على أجرة النقل ليست أمرا ممكنا إلا اذا كانت مازالت مستحقة فى ذمة الشاحن أو كانت مازالت تحت يد الربان أو وكيل المجهز أى لم يقبضها المجهز بعد. ففى هذه الاحوال يمكن لصاحب الحق الممتاز إيقاع الحجز على الاجرة تحت يد حائزها، بيد أنه اذا تسلمها المجهز، فإن الاجرة تفقد ذاتيتها[١].

ولقد نصت المادة (٣٣) بحرى على بقاء حق الامتياز على أجرة النقل قائما

---

(١) انظر الدكتور على البارودى، المرجع السابق الاشارة اليه، ص ٢٥٩.

مادامت الأجرة مستحقة أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل، إذ تظل الاجرة محلا لحجز ما للمدين لدى الغير.

٣- ملحقات السفينة وملحقات الاجرة:

نصت المادة ١/٣٢ على أنه يعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل مايأتى:

١- التعويضات التى تستحق للمالك عن الاضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات البحرية المشتركة اذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

٣- المكافآت المستحقة للمالك عن القيام بأعمال الانقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

٤- كما نصت المادة ٢/٣٢ بحرى على أنه تعد أجرة سفر الركاب فى حكم أجرة النقل.

ولقد حرصت المادة ٣/٣٢ على النص على انه لايعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات.

أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الاشخاص الاعتبارية العامة. وحكمة استبعاد تعويض التأمين يرجع إلى أنه لايمثل عنصرا من عناصر الثروة البحرية بل هو مستحق فى مقابل أقساط التأمين التى يدفعها المالك. كما أن الإعانات والمساعدات تى تمنحها الدولة أو أحد الاشخاص الاعتبارية العامة هدفها تدعيم نظام التجهيز، وهو هدف لايتحقق اذا رخص المشرع للدائنين باقتضاء حقوقهم الممتازة منها.

المطلب الرابع

آثار الامتياز

يلاحظ أن المادة ٣٠ بحرى قد قررت أن حقوق الامتياز لاتخضع لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالاثبات، فلايلزم شهرها، ولاتتطلب شروط معينة لاثباتها.

ومعنى ذلك أن حقوق الامتياز تترتب آثارها دون حاجة إلى شهرها.

ولقد منح المشرع البحرى الدائنين أصحاب حقوق الامتياز حق الافضلية والتتبع من أجل اقتضاء الحقوق بالأفضلية عن باقى الدائنين، وذلك رغبة منه فى تشجيع الائتمان البحرى. فالسفينة وأجرة النقل وملحقاتها لاتتحمل حقوق الامتياز المنصوص عليها فى القانون المدنى أو غيره من القوانين، باستثناء القانون البحرى، والأحكام المكملة له.

(أ) حق الأفضلية:

يتقدم أصحاب حقوق الامتياز البحرى (بالترتيب الذى أوضحناه) غيرهم من الدائنين العاديين أصحاب الحقوق العينية التبعية الاخرى على السفينة مثل أصحاب حقوق الرهون البحرية، وفى ذلك تقضى المادة (٥٠) بحرى بأن «يكون الرهن تاليا فى المرتبة للامتياز».

(ب) حق التتبع:

نصت المادة (٣٦) بحرى على أن «تتبع الديون الممتازة السفينة فى أى يد كانت». ومفاد ذلك أن لصاحب حق الامتياز تتبع السفينة فى أى يد كانت لأجل اقتضاء حقه. فعلى الرغم من الطبيعة القانونية للسفينة كمنقول، إلا أن المشرع قد طبق عليها حكما من أحكام العقارات وهو حق التتبع للدائن صاحب الامتياز، يؤكد هذا المعنى أن المشرع قد استبعد بصريح نص المادة ٢/٤ بحرى تطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول والتى كان من شأن إعمالها تفريغ حق الامتياز من أثره فى تتبع السفينة.

المطلب الخامس

انقضاء الامتياز

نصت المادتان (٣٧) و (٣٨) بحرى على الطرق التى ينقضى بها الامتياز البحرى وهى البيع إما قضاء أو اختياراً، والتقادم.

(أ) البيع القضائى للسفينة:

فالبيع الجبرى يؤدى إلى تطهير السفينة من سائر الحقوق العينية عليها. ذلك أنه يتم توزيع ثمن بيع السفينة على الدائنين الممتازين وكذلك الدائنين المرتهنين والعاديين، فتنتقل السفينة إلى المشترى مطهرة وخالية من أى حقوق تثقلها . (م ١/٣٧ بحرى).

(ب) البيع الاختيارى:

أن بيع السفينة اختيارا لايؤدى بذاته إلى انقضاء حقوق الامتياز عليها بما لاصحاب الامتيازات من حق فى تتبع السفينة في أي يد كانت. ولاشك فى أن حق التتبع المخول للدائنين الممتازين يشكل خطرا على المشترى الذى تنتقل إليه ملكية السفينة اذ تظل مثقلة بهذه الحقوق. ومع ذلك أتاح المشرع البحرى للمشترى مكنة تطهير السفينة من حقوق الامتياز عليها، بشرط شهر عقد البيع فى سجل السفن، وانقضاء ستين يوم على هذا التسجيل دون معارضة من أصحاب هذه الحقوق الممتازة.

أما اذا قام أصحاب الحقوق الممتازة بإعلان معارضتهم فى دفع الثمن على يد محضر في خلال مهلة الستين يوم المنصوص عليها، فإن حقوق الامتياز تنتقل إلى الثمن ويمكن لهؤلاء مباشرة امتيازهم عليه.

ولقد حافظ المشرع على حقوق أصحاب الامتيازات حتى بعد انقضاء مهلة الستين يوم المنصوص عليها فى المادة ٢/٣٧ بحرى طالما أنه لم يكن قد تم دفع الثمن، وظل فى قائمة المشترى؛ وبعبارة أخرى تنتقل حقوق الامتياز على الثمن تحت يد المشترى.

(جـ) التقادم:

نصت المادة ١/٣٨ بحرى على انقضاء حقوق الامتياز على السفينة فى كل الاحوال بفوات سنة. على انها وضعت استثناء بالنسبة لحقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المنصوص عليها فى المادة ٦/٢٩ بحرى (وهى الخاصة بحقوق الموردين عن العمليات التى يجريها الربان خارج ميناء التسجيل وفى حدود سلطاته القانونية لحاجة السفينة أو من أجل متابعة السفرة)، فإنها تنقضى بعد فوات ستة أشهر فقط نظراً لدورية هذه الديون.

والواقع أن وضع مدة تقادم قصير لحقوق الامتياز البحرية روعى فيها تشجيع الائتمان البحرى بتخليص السفينة مما يثقلها من حقوق ممتازة فى اسرع وقت، كما ان المشرع تعمد حث الدائنين البحريين للمطالبة بديونهم حتى لا تتراكم الديون الممتازة ويصبح الوفاء بها عسيراً، فيفقد تقرير الامتياز كل ميزة له.

ويلاحظ ان انقضاء حق الامتياز بالتقادم لا يؤدى إلى انقضاء الدين الممتاز نفسه. فحتى عند انقضاء الامتياز يبقى الدين موجوداً بصفته ديناً عاديا، وفى ذلك مخالفة للقواعد العامة المدنية التى تعتبر الامتياز صفة فى الدين لاصقة من وقت نشأته وإلى حين الوفاء به.

ولقد وضعت المادة (٣٨) بحرى القواعد الخاصة بكيفية بدأ سريان مدة التقادم وهى :

١- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الانقاذ يبدأ سريان المدة من يوم انتهاء هذه العمليات.

٢- بالنسبة لحقوق امتياز التعويضات الناشئة عن الحوادث البحرية كالتصادم البحرى، والاصابات البدنية يبدأ سريان المدة من اليوم الذى يحصل فيه الضرر.

٣- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات عن هلاك البضائع والامتعة أو تلفها تبدأ المدة من يوم تسليم البضاعة أو الامتعة أو من اليوم الذى كان يجب فيه تسليمها فيه.

٤- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة للديون المستحقة عن اصلاحات السفينة والتوريدات وكل حالات الفقرة السادسة من المادة ٢٩ بحرى، فإنه يبدأ سريان المادة ٢٩ بحرى من يوم استحقاق الديون.

٥- وفى جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة من اليوم الذى يستحق فيه الدين.

وحرصا على حماية العاملين على ظهر السفينة، فلا تسرى مدة التقادم بالنسبة إليهم إلا من اليوم الذى يحل فيه الاجل الاصلى المعين لاستحقاق دينهم، فلو قبض الربان او البحارة بعض المبالغ مقدماً، فذلك لا يعنى أن ديونهم قد اصبحت مستحقة بحيث تبدأ مدة التقادم فى السريان عليها منذ قبض هذه المبالغ المقدمة، والتى قد تدفعهم ظروفهم المادية إلى سحبها على هيئة دفعات من مرتباتهم أو مستحقاتهم للصرف على اهلهم اثناء غيابهم فى السفر[١].

وتضع المادة ٢/٣٨ بحرى استثناء على القاعدة المتقدمة فى مدة التقادم حيث جعلته ثلاث سنوات فى الحالات التى يتعذر فيها حجز السفينة المثقلة بالامتياز فى المياه الاقليمية المصرية. على ان هذا الاستثناء مقصور على الدائنين المصريين، أو الذين لهم موطن فى مصر، أو الدائنين الذين ينتمون إلى دولة تعامل رعايا مصر معاملة المثل ولا يسرى التقادم الثلاثى بالنسبة للدائنين الاجانب.

المبحث الثالث

الرهن البحرى

أهمية الرهن البحرى وتنظيمه:

غالبا ما يحتاج مالك السفينة إلى المال ليتمكن من استغلال السفينة واستثمارها، فيضطر الى رهنها فى سبيل الحصول على القروض اللازمة لهذا الاستثمار، ويزداد دور الرهن البحرى فى العصر الحديث نظراً لأهمية

---

(١) انظر المادة ٤/٣٨ بحرى.

الائتمان اللازم منحه للسفن العملاقة التى لا غنى لها عن التمويل والاقتراض على اوسع نطاق.

على ان رهن المنقول بصفة عامة يقتضى تسليم الحيازة الىَ الدائن المرتهن وتطبيق هذه القاعدة على رهن السفينة من شأنه اعاقة استغلالها لما يتضمنه من ضرورة تخلى المالك عن حيازة السفينة إلى دائنه المرتهن، وما قد يستتبعه من عدم القدرة على الوفاء بالتعهدات، والتى قد يكون من بينها مبلغ القرض الذى انعقد الرهن من اجله، ودفعا لهذه المثالب التى تتمثل فى تعطيل الاستثمار البحرى، فقد نظم المشرع الرهن البحرى على اساس عدم انتقال حيازة السفينة المحملة بالرهن من المالك إلى الدائن المرتهن، حتى يتمكن الاول من الحصول على القروض اللازمة للاستثمار دون اعاقته.

وفكرة رهن السفينة دون انتقال الحيازة فيها يؤكد تشابه السفينة مع العقار، فالرهن المعقود على السفينة هو رهن رسمى مثله فى ذلك مثل الرهن الواقع على العقار، بل انه يمكن الاستفادة بأحكام الرهن على العقار فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى رهن السفينة.

ولقد عالج المشرع البحرى الرهن على السفينة من المادة ٤١ إلى ٥٨ من القانون البحرى الجديد.

ونعالج الرهن البحرى فى ثلاثة مطالب هى :

المطلب الاول : انعقاد الرهن البحرى وشهره.

المطلب الثانى : آثار الرهن البحرى.

المطلب الثالث : أنقضاء الرهن البحرى.

المطلب الأول

انعقاد الرهن البحرى وشهره

١- اركان عقد الرهن البحرى:

(أ) **الاركان الموضوعية**: يترتب الرهن البحرى على اساس عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن. ولا بد ان تتوافر فى هذا العقد الاركان الموضوعية العامة للعقد وهى الرضاء الخالى من العيوب. والمحل والسبب، وملكية المدين الراهن للسفينة وكونه أهلاً للتصرف.

(ب) **الاركان الشكلية** : تقضى المادة (٤٣) بحرى بأن عقد رهن السفينة لا ينعقد إلا بعقد رسمى فإذا لم تتوافر الرسمية بكتابة العقد أمام الموثق، كان الرهن باطلاً، فالرسمية بالنسبة للرهن هى شرط صحة مثلها فى ذلك مثل أى حق عينى آخر يتقرر على السفينة.

٢- محل الرهن:

(أ) **السفينة وملحقاتها** :

موضوع الرهن البحرى هو السفينة وملحقاتها، أو حصة عليها.

فالسفينة وحدها هى التى يمكنها ان تكون محلا للرهن، ومن ثم لا يمكن ان تكون مراكب الملاحة الداخلية او النهرية موضوعا له.

على انه يمكن رهن السفينة ايا كان الغرض منها وايا كانت حمولتها فيستوى ان تكون السفينة موضوع الرهن سفينة تجارية او سفينة نزهة أو صيد.

وتقضى المادة (٤٣) بحرى ببقاء الرهن على حطام السفينة، وعلى الرغم من عدم تمتع الحطام بوصف السفينة. على أن انتقال الرهن على الحطام هو نوع من الحلول العينى المراد منه حماية مصلحة الدائن المرتهن على السفينة.

(ب) استبعاد اجرة النقل:

والرهن البحرى لا يشمل اجرة النقل، وذلك على اساس ان الراهن يستبقى حيازة السفينة لاستغلالها، والاجرة هى نتاج هذا الاستغلال. وهنا نلاحظ الفارق بين الرهن والامتياز البحرى، فحقوق الامتياز تشمل اجرة النقل الخاصة بالرحلة متى نشأ خلالها الدين، أما الرهن البحرى فلا يترتب عليه شمول الاجرة كموضوع للرهن.

(جـ) استبعاد الاعانات أو المساعدات التى تقدمها الدولة أو احد الاشخاص الاعتبارية العامة:

فلا يشمل الرهن هذه المساعدات أو الاعانات المقدمة من الدولة أو الاشخاص الاعتبارية العامة.

(د) مدى جواز ورود الرهن على مبالغ التأمين:

نصت المادة ٢/٤٣ بحرى على استبعاد مبالغ التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الاضرار التى تلحق بالسفينة بمقتضى عقود التأمين، بحيث لا يشملها الرهن. ومع هذا يجوزمباتفاق صريح فى عقد الرهن النص على شمول الرهن لمبلغ التأمين، وذلك بالنص على جواز استيفاء الدائن المرتهن حقه من مبالغ التأمين بشرط قبول المؤمنين هذا كتابة أو اعلانهم بذلك.

ويلاحظ جانب من الفقه، وبحق، أهمية النص الصريح فى عقد الرهن على شموله لمبالغ التأمين. ذلك ان مبالغ التأمين تخرج عن نطاق الامتيازات البحرية، وبذلك فانه يمكن للدائن المرتهن مباشرة حقه فى الرهن على مبلغ التأمين دون أن يسبقه احد من اصحاب الامتيازات البحرية، وإنما يشترط لامكانية حصول هذا القيام بالإجراءات التى نصت عليها المادة ٤٣ من الاتفاق صراحة على ذلك مع المدين الراهن واثبات علم المؤمن القاطع بهذا الامر بإعلانه أو بموافقته الكتابية[١].

---

(١) أنظر الدكتور على البارودى، المرجع السابق الاشارة إليه ص ٦٦٢.

ولا شك أن اتخاذ هذا الاجراء يخول الدائن المرتهن ميزة كبرى لاستيفاء حقه من مبالغ التأمين، دون أن ينازعه في ذلك ايا من اصحاب الامتيازات البحرية.

(هـ) رهن السفينة وهي في دور البناء:

تقضي المادة (٤٤) بحري بجواز رهن السفينة وهي في طور البناء. والحكمة من هذا هي تيسير حصول مالك السفينة (أو طالب البناء) على الأموال اللازمة لمواجهة نفقات الاستثمار البحري وهو في مراحله الأولى ومنها نفقات البناء ذاته.

ورهن السفينة رهين شروط معينة يجب توافرها. فيجب أن يسبق قيد الرهن اقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها وحمولتها[١].

(و) رهن السفينة المملوكة على الشيوع.

أجاز القانون رهن السفينة المملوكة لعدة ملاك على الشيوع بشرط موافقة أغلبية المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. وعند عدم توافر هذه الأغلبية يجوز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة الملاك على الشيوع[٢].

٣- شهر الرهن :

يتم شهر الرهن بالقيد في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة.

وفيمايلي نعالج القيد واجراءاته وأثره.

(أ) قيد الرهن :

يجب قيد الرهن في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة، واذا كانت السفينة في طور البناء، فإن رهنها يجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

(ب) اجراءات القيد:

لإ جراء القيد يجب اتخاذ مايلي:

---

(١) أنظر المادة ٤٤ بحري.

١- تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفينة.

٢- ارفاق قائمتين موقعتين من طالب القيد تشملان على مايلى:

- اسم كل من الدائن ومحل اقامته ومهنته.
- تاريخ العقد.
- مقدار الدين المبين فى العقد
- الشروط الخاصة بالوفاء.
- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار بناء السفينة.
- المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه هذا القيد.

وعلى مكتب التسجيل أن يثبت ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمين المذكورين فى السجل الخاص بذلك، ثم يسلم الطالب نسخة بعد التأشير بحصول القيد مع اثبات ذلك فى شهادة التسجيل.

(جـ) أثر القيد :

شهر الرهن البحرى بالقيد ضرورى لكى ينفذ الرهن فى مواجهة الغير ممن له مصلحة فى عدم سريان الرهن فى مواجهته كمشترى السفينة أو أى دائن مرتهن اخر، أو أى دائن عادى.

(د) انتقال الرهن :

ينتقل الرهن اذا انتقل الدين المضمون برهن إلى دائن جديد (أن كان الدين المضمون اذنياً) وتم تظهيره ، ذلك أن الرهن من توابع الدين فينتقل معه.

(هـ) مدة القيد :

ويحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من التاريخ الذى يتم اجراؤه فيه، ويبطل أثره اذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة.

المطلب الثانى

اثار الرهــــــن

اذا تم قيد الرهن أصبح نافذاً فى حق الغير، فيتقدم الدائن المرتهن غيره من الدائنين العاديين والدائنين التالين له فى المرتبة، كما يكون له الحق فى تتبع السفينة المرهونة وأن ينفذ عليها فى يد حائزها.

(أ) حق التقدم :

يكون للدائن المرتهن استيفاء حقه قبل الدائنين العاديين، ولكنه يكون تالياً لاصحاب الامتياز فى المرتبة. أما فيما يتعلق بترتيب أصحاب الرهون فيما بينهم اذا تعددوا، فإن العبرة تكون بتاريخ القيد. فالرهن ذو القيد السابق تاريخاً مقدماً على الرهن ذى القيد اللاحق له فى التاريخ، وهذا الرهن الأخير مقدم على الرهن ذى القيد التالى له تاريخياً. واذا قيدت عدة رهون فى نفس اليوم، فأنها تصبح على قدم المساواة فى المرتبة بغض النظر عن ساعة القيد حتى لا يكون للقائم على امساك سجل القيد سلطة فى تفضيل دائن على أخر[1].

وتقرر المادة (١٥) بحرى للدائن أو الدائنين المرتهنين حق تتبع السفينة فى أى يد كانت، حتى ولو انتقلت إلى حائز حسن النية، ومهما تتابعت البيوع على السفينة وانتقالها من شخص لآخر. وحق التتبع الذى يقرره القانون للدائن المرتهن ضرورى وبصفة خاصة أن الحيازة لا تكون له، وإنما تكون فى يد المدين الراهن.

وزيادة فى حماية الدائن المرتهن ورعاية له فى عدم ارهاقه بمواصلة التتبع وضعت المادة (١٥) بحرى حدا زمنياً لحرية المدين فى التصرف فى السفينة المرهونة هو قيد محضر الحجز فى سجل السفن، بعد أن صار البيع الجبرى وشيك الحصول.

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى فقرة رقم ٥٥.

المطلب الثالث

انقضاء الرهن البحرى

ينقضى الرهن البحرى ببيع السفينة جبراً، أو بتطهيرها اختياراً.

(أ) البيع الجبرى للسفينة :

عندما يفى المدين الراهن بالدين، فإن السفينة تباع جبراً. ولقد نظمت المادة (٢٥) بحرى الأحكام الخاصة ببيع السفينة جبراً فى هذه الحالة.

على أن هناك بعض الفروض التى تثير بعض المشاكل وهى حالة ما إذا كان الرهن واقعاً على جزء لا يزيد على نصف السفينة، أو اذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة، وأخيراً، حالة ما اذا كان الرهن يتعلق بحصة شائعة عليها.

١- حالة الرهن الواقع على جزء أقل من نصف السفينة. ففى هذه الحالة لا يجوز للدائن المرتهن الا طلب بيع هذا الجزء، ومن الناحية العملية، فقلما يجد الدائن مشتر مستعد للشراء، لأن الوضع يقتضى من المشترى أن يقوم بترتيب أموره مع المدين الراهن الذى يظل مالكاً للجزء الأكبر الذى يشمله الرهن، على أنه يمكن لهما مثلاً الدخول فى شركة، أو الاتفاق على الملكية على الشيوع وإدارة السفينة على هذا النحو.

٢- اذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة. فالقاعدة أن الدائن المرتهن لا يبيع الا الجزء المشمول بالرهن. ومع هذا أجاز القانون للمحكمة وبناء على طلب الدائن وبعد أجراء الحجز الأمر ببيع كامل السفينة . وحكمة ذلك أن البيع الشامل للسفينة كلها من شأنه رفع قيمتها واجتذاب المشترين.

٣- أما اذا كان الرهن يتعلق بحصة شائعة على السفينة فمن الأفضل التريث فى بيعها، ربما يقوم أحد الشركاء المشتاعين بدفع الدين. فاذا لم بوفوا به لتحرير رقبة السفينة من الرهن فان إجراءات البيع تأخذ طريقها، وإما أن يتم الوفاء بالدين

فتخلص الحصة من الرهن. والأمر متروك لهم[١].

ويترتب على البيع وصدور حكم مرسى المزاد أن تتطهر السفينة من كل الرهون، وينتقل حق الدائنين المرتهنين على الثمن.

(ب) التطهير الاختيارى :

يمكن للحائز الذى انتقلت إليه ملكية السفينة كلها أو بعضها أن يطهرها من الرهن. وفى هذه الحالة يجب على الدائن المرتهن الذى اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة، وقبل قيد محضر الحجز، أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبية عليه على يد محضر لدفع الثمن.

واذا أراد الحائز تفادى الحجز والبيع فعليه، قبل البدء فى الإجراءات أو فى خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه، إعلان الدائنين المقيدين فى سجل السفن على يد محضر فى المحل المختار لهم بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة، ونوعها وحمولتها وثمنها والمصروفات وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين، مع استعداده لدفع الديون المشمولة بالرهن على الفور سواء كانت مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة.

واذا لم يقنع أحد الدائنين بكفاية الثمن المعروض من الحائز جاز له أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر كفالة بالثمن والمصروفات وفى هذه الحالة يجب على الدائن أن يعلن هذا الطلب إلى الحائز فى خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان بملخص العقد، ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالمثول أمام محكمة دائرة تسجيل السفينة أو محكمة ميناء التسجيل عند عدم وجودها فى أحد الموانئ المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء المزايدة.

واذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بطلب بيع السفينة بالمزايدة، أمكن للحائز تطهير

---

(١) أنظر الماد؛ ٣/٢ بحرى.

السفينة من الرهون بايداع الثمن فى خزانة المحكمة، مع طلب شطب قيد الرهن دون أتباع أى اجراءات أخرى.

(جـ) بيع السفينة المحملة بالرهن لأجنبى:

تقضى المادة (٧٥) بحرى ببطلان بيع السفينة المحملة بالرهن اذا وقع البيع لغير مصرى. وهذا البطلان مقرر حماية للدائن المصرى الذى قد يتعذر عليه الحصول على الضمانة التى يخولها الرهن وذلك اذا خرجت السفينة إلى ميناء أجنبى، كأن يقوم المشترى الاجنبى بتهريبها إلى الخارج تضييعاً لحقوق الدائن المرتهن. على أنه لامحل لهذا البطلان إن تنازل الدائن المرتهن عن الرهن، ولكن تنازل الدائن المرتهن عن رهنه لايؤدى إلى صحة بيع المدين الراهن للسفينة إلى أجنبى، ذلك أنه لايجوز بيع السفينة إلى أجنبى إلا بعد الحصول على اذن من الوزير المختص.

الفصل الرابع

الحجز على السفينة

تمهيد:

عالج المشرع البحرى أحكام الحجز على السفينة فى الفصل الثالث من الباب الأول من القانون البحرى الجديد وذلك فى المواد من ٥٩ إلى ٧٧.

والحجز على السفينة على نوعين فهو اما تحفظى أو تنفيذى. وفى كلا الحالتين فإن قواعد الحجز على السفينة تختلف عن قواعد الحجز على المنقولات فى القواعد العامة نظرا لما للسفينة باعتبارها منقولاً من طبيعة خاصة وسمات تجعلها كثيرة التشابه مع العقار.

وفيما يلى نعالج أحكام الحجز التحفظى على السفينة، وأيضا قواعد الحجز التنفيذى. وذلك فى مبحثين على التوالى.

المبحث الأول

الحجز التحفظى

قد يكون الامر على درجة كبيرة من الخطورة عندما لايكون فى يد الدائن سند تنفيذى يمكن بمقتضاه اقتضاء حقه، إذ فى هذه الحاله قد يقوم المدين بتهريب السفينة أو تسفيرها خارج البلاد، وفى هذه الحالة فان من مصلحة الدائن أن يقوم بالحجز التحفظى على السفينة منعا لها من مغادرة البلاد حفظا لحقه حتى حصوله على السند التنفيذى.

وبعبارة وجيزة، فالحجز التحفظى عبارة عن ضمانة للحصول على الدين.

أ- الديون البحرية التى يجوز من أجلها توقيع الحجز التحفظى:

لايمكن ايقاع الحجز التحفظى على السفينة إلا وفاء لدين بحرى. ولقد حددت المادة (٦٠) بحرى الديون البحرية التى يجوز بمقتضاها الحجز على

السفينة، وهذا التحديد جاء على سبيل الحصر شاملا لكل ماقد ينشأ من ديون على السفينة.

ويعتبر الدين بحريا اذا نشأ عن أحد الاسباب التالية:

(أ) رسوم الموانىء والممرات المائية، (ب) مصروفات ازالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع، (جـ) الاضرار التى تحدثها السفينة بسبب التصادم البحرى أو التلوث وغيرها من الحوادث البحرية، (د) الخسائر فى الارواح البشرية أو الاصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تنشأ من استغلالها، (هـ) العقود الناشئة عن استئجار السفينة، (و) التأمين على السفينة، (ز) عقود نقل البضائع بمقتضى عقد ايجار أو سند شحن، (ح) هلاك البضائع والامتعة المنقولة أو تلفها، (ط) الانقاذ البحرى، (د) الخسارات البحرية المشتركة، (ك) قطر السفن (ل) الارشاد، (م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التى حصل منها التوريد، (ن) بناء السفينة أو اصلاحها وتجهيزها ومصروفات وجودها فى الاحواض، (س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين، (ع) المصروفات التى يتكبدها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب المالك، (ف) المنازعة فى ملكية السفينة (ص) المنازعة فى ملكية السفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناشئة عن الاستغلال، (ق) الرهن البحرى.

ب- السفن التى يمكن ايقاع الحجز التحفظى عليها:

القاعدة هى أنه يمكن للدائن بأى دين بحرى من المنصوص عليها فى المادة (٦٠) أن يقوم بايقاع الحجز على السفينة التى يتعلق بها الدين. ومع ذلك يجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين، وظل مالكا لها إلى حين توقيع الحجز. وهذا مايطلق عليه بالحجز على السفن الشقيقة. وهذا

الحكم فى مصلحة الدائن لأنه يعطيه الفرصة فى ايقاع الحجز على شقيقات السفينة التى تعلق بها دينه اذ قد تكون هذه السفن فى متناول يده، وبالتالى يكون الحجز أيسر وأفعل. ومع ذلك فلقد وضعت المادة ٢/٦١ بحرى استثناء على القواعد المتقدمة بحيث لايمكن ايقاع الحجز التحفظى على سفينة أخرى غير التى نشأ عنها الدين، حتى ولو كانت سفينة شقيقة، طالما أن الامر متعلق بالمنازعة فى ملكية السفينة، أو المنازعة فى ملكيتها على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن هذا الاستغلال، وأخيرا الرهن البحرى. وتبرير هذا الاستثناء أنه يتعلق أساسا بحقوق عينية مقررة على سفينة بعينها، ويكون من العدل والمنطق أن تتحمل هذه السفينة دون غيرها وزر هذه الديون.

ويجوز ايقاع الحجز على السفينة، حتى عندما لايكون المدين مالكا لها، بشرط أن يكون مستأجرا وبشرط أن يكون هو المسئول عن ادارتها الملاحية. فالمستأجر هو المسئول عن الدين البحرى الذى تتعلق به السفينة المستأجرة، كما أنه يجوز امتداد الحجز على كل سفينة أخرى مملوكة للمستأجر لكن السفن الأخرى التى يملكها مالك السفينة المؤجرة لايجوز ايقاع الحجز عليها بمقتضى الدين البحرى المتعلق بالسفينة المستأجرة.

ويمكن ايقاع الحجز التحفظى على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر. وهذا حكم جديد استحدثه القانون البحرى الحالى. ففى ظل التقنين البحرى القديم. كان الحجز التحفظى على السفينة المتأهبة للسفر غير جائز بحسب كل من الفقه والقضاء على أساس أنه قد يعوق الرحلة البحرية.

أما القانون الجديد، فلقد وازن بين مصلحة الدائن فى توقيع الحجز على السفينة، والمصلحة فى القيام بالرحلة البحرية، ففضل حماية الأولى على الثانية. وهذا الحكم مأخوذ من معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد

الخاصة بالحجز التحفظى على السفن. والواقع ان هذا الحكم وأن كان من الممكن تبريره بالنسبة للحجز التنفيذى إلا أنه من الصعب الاقتناع به بالنسبة للحجز التحفظى إذ أنه يضع العراقيل أمام القيام والاستمرار فى الرحلة البحرية التى قد يكون العائد من استغلالها مفيدا لجميع الدائنين.

وتلافيا للانتقاد السابق، فلقد قرر المشرع اجراءات معينة من شأنها العمل على انتظام الملاحة البحرية، وعدم وضع العراقيل أمامها. فأجازت المادة (٦٣) بحرى لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه رفع الحجز على السفينة عند تقديم ضمان شخصى أو عينى آخر يكفى للوفاء بالدين. ولكن لايجوز رفع الحجز عن الديون الناشئة عن المنازعة فى ملكية السفينة، أو بمنازعة خاصة بملكيتها أوحيازتها أو استغلالها على الشيوع. وحكمة عدم جواز رفع الحجز فى هاتين الحالتين راجع إلى أن طبيعة المنازعة ذاتها من شأنها تهديد الاستثمار ذاته، وتقوض تبعا لهذا علة رفع الحجز[1]. وحتى فى هاتين الحالتين فإن القانون قد خول رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه أن يأذن لحائز السفينة باستغلالها بشرط تقديم ضمان كاف، أو تنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالطريقة التى يقررها الإذن.

جـ- اجراءات الحجز:

لايجوز ايقاع الحجز على السفينة الا بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه (م ٥٩بحرى).

ويجب تسليم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو من يقوم مقامه، كما يجب تسليم صورة ثانية للجهة البحرية المختصة فى الميناء الذى تم الحجز فيه - ويستهدف مثل هذا الاجراء منع السفينة من السفر، وإلا كان ايقاع الحجز التحفظى بلا معنى. وأخيرا، يجب تسليم صورة ثالثة من محضر الحجز لمكتب التسجيل فى نفس الميناء.

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية فقرة رقم ٦٥.

وإذا كانت السفينة مسجلة فى مصر، فإنه يجب على مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز اخطار مكتب تسجيل السفينة بهذا الحجز للتأشير به فى السجل.

ويتعين على الدائن فى خلال ثمانية أيام من يوم تسليم محضر الحجز إلى الربان - أو من يقوم مقامه، أن يرفع دعوى بالدين وبصحة الحجز. ويستهدف المشرع من وراء ذلك ألا يبقى وضع السفينة معلقاً. فرسم ميعادا يجب فى خلاله حسم الموقف وذلك برفع دعوى صحة الحجز، فإن لم يتم رفع الدعوى فى هذا الميعاد، فيجب اعتبار الحجز التحفظى وكأن لم يكن.

واذا حكمت المحكمة بصحة الحجز التحفظى، فلها أن تأمر بالبيع وتحديد شروطه وميعاد اجرائه وثمنه. وبعبارة آخرى، فإن الحجز التحفظى يتحول إلى حجز تنفيذى.

ولقد نصت المادة ٦٦ بحرى على جواز استئناف الحكم الصادر فى دعوى صحة الحجز أيا كان مقدار الدين الذى يوقع الحجز بمقتضاه، حتى ولو كان بأقل من نصاب الاستئناف المقرر فى قوانين المرافعات، وذلك فى خلال خمسة عشر يوما من صدوره.

المبحث الثانى

الحجز التنفيذى

تمهيد:

عند امتناع المجهز عن دفع ديونه، يكون للدائن إجراء الحجز التنفيذى على السفينة ليحصل على حقه من ثمنها.

ولقد أخضع القانون البحرى الحجز التنفيذى على السفن للقواعد العامة فيما لم يرد بشأنه نص خاص، ويلاحظ أن الحجز التنفيذى. وذلك خلافا للحجز

التحفظى، جائز أيا كانت طبيعة الدين سواء كان دينا بحريا أم غير بحرى. فالسفينة كضمان ليست قاصرة على الدائنين البحريين دون غيرهم.

ودراستنا للحجز التنفيذى تشمل النقاط الآتية: إجراءات الحجز واجراءات البيع، وآثاره.

أ- إجراءات الحجز:

لايجوز ايقاع الحجز التنفيذى على السفينة إلا بعد تبليغ المدين رسمياً بدفع ما عليه من ديون. على أنه تخفيفاً على الدائن من تعقيد الاجراءات، فلقد أجاز القانون للدائن أن يقوم بالتنبيه على المدين وتوقيع الحجز بإجراء واحد.

وحرص المشرع على اعلام المدين شخصياً بالتنبية بدفع الدين، فنصت المادة ٢/٦٧ بحرى على أنه «يجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو فى موطنه». أما اذا تعلق الأمر بدين على السفينة، جاز تسليم التنبيه إلى الربان أو من يقوم مقامه.

كما يتعين تسليم صورة من محضر الحجز إلى الربان أو الشخص الذى يقوم مقامه، وأيضاً صورة للجهة البحرية المختصة فى الميناء الذى وقع فيه الحجز، ذلك منعاً للسفينة من أن تسافر، ويجب تسليم صورة ثالثة إلى مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز، وأخيراً، صورة رابعة إلى قنصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها.

واذا كانت السفينة مصرية ومسجلة فى مصر قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بابلاغ مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل.

ويقضى القانون بوجوب اشتمال محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع.

ولايجوز تحديد جلسة الحكم بالبيع قبل اليوم الخامس عشر من تاريخ الحجز، وحكمة ذلك أن المشرع قد أراد اعطاء المدين فرصة لتخليص السفينة من الحجز، والوفاء بما عليها من ديون. على أنه من ناحية آخرى، فلقد نص المشرع على عدم

جواز تحديد جلسة للبيع بعد فوات ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز، وحكمة ذلك أن المشرع قد أراد اعطاء المدين فرصة لتخليص السفينة من الحجز، والوفاء بما عليها من ديون. على أنه من ناحية آخرى، فلقد نص المشرع على عدم جواز تحديد جلسة للبيع بعد فوات ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز، وحكمة ذلك أن المشرع قد أراد عدم إطاله المدة التى يقع فيها الحجز، وذلك حفزاً للسرعة فى الاجراءات.

ب- اجراءات البيع :

وإذا قررت المحكمة بيع السفينة، فيجب عليها أن تحدد الثمن الأساسى الذى ستبدأ به مزايدة البيع، وكذلك، شروطه، والأيام التى تجرى فيها المزايدة، ويجب الاعلان عن البيع بالنشر فى احدى الصحف اليومية كما يجب لصق أعلانات تحتوى على شروط البيع فى مكتب تسجيل السفينة، على السفينة ذاتها، وفى أى مكان تراه المحكمة مناسباً ويتعين أن يشمل الإعلان عن البيع الأمور الآتية :

(أ) اسم الحاجز وموطنه.

(ب) بيان السند الذى يحصل التنفيذ بمقتضاه.

(جـ) المبلغ المحجوز من أجله.

(د) موطن الحاجز المختار فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة.

(هـ) اسم مالك السفينة وموطنه.

(و) اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.

(ز) اسم السفينة وأوصافها.

(ح) اسم الربان.

(ط) المكان الذى توجد فيه السفينة.

(د) الثمن الأساسى وشروط البيع.

(ك) اليوم والمكان والساعة التى يجرى فيها البيع.

ولايجوز إجراء البيع إلا بعد فوات خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر.

واذا لم يقم المدين بإتمام إجراءات النشر عن البيع فى خلال ستين يوم من تاريخ صدور الأمر بالبيع، جاز للمحكمة، بناء على رغبة المدين وطلبه، أن تعتبره وكأنه لم يكن.

ويتم البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام. ويتم قبول أكبر عطاء فى الجلسة الأولى وذلك بصفة مؤقتة. وهذا العطاء يتخذ أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى يقدم العطاء الأكبر فى الجلستين.

على أنه اذا لم يقدم عطاء فى اليوم المحدد للبيع. فإنه يجب على المحكمة أن تحدد ثمنا أساسيا جديدا أقل من الثمن الأول على ألا يتجاوز التخفيض الخمس. وعلى المحكمة أن تحدد من جديد اليوم الذى تحصل فيه المزايدة.

وعند رسو المزاد، يجب على الراسى عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن، على أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة فى غضون سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد والا أعيد بيع السفينة على مسئوليته.

وحكم مرسى المزايدة غير قابل للاستئناف إلا بسبب عيب فى اجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم. ويكون ميعاد الاستئناف فى خلال خمسة عشرة يوما من تاريخ صدور الحكم ولايضاف إليه معياد مسافة.

ويجب تقديم الدعاوى التى تتعلق بالاستحقاق أو بطلان الحجز إلى قلم كتاب المحكمة التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل. ومجرد تقديم هذه الدعاوى يؤدى إلى وقف اجراءات البيع. على أنه يجوز استئناف الحكم الصادر فى هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره. ويجوز للمحكمة أن تحكم بالغرامة على المدعى الذى يخسر دعواه، مع عدم الإخلال بالتعويضات الأخرى إن كان لها محل.

واذا رفعت دعاوى الاستحقاق بعد صدور حكم مرسى المزاد اعتبرت مناقصة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع.

جـ - أثار بيع السفينة بالمزاد:

يترتب على حكم مرسى المزاد (انتقال ملكية السفينة) إلى الشخص الذى رسى عليه المزاد.

وفيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من البيع تسرى الاحكام الواردة فى قانون المرافعات المدنية والتجارية المتعلقة بتوزيع حصيلة التنفيذ.

ويترتب على حكم مرسى المزاد انقضاء حقوق الامتياز على السفينة كذلك تتطهر السفينة مما يثقلها من رهون - على أن حقوق هؤلاء الدائنين الممتازين والمرتهنين تنتقل إلى الثمن.

كما يترتب على بيع السفينة المحجوز عليها انتهاء العقود المبرمة مع ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها. ذلك أنه من حق الراسى عليه المزاد باعتباره المالك الجديد أن تتوافر له الحرية فى اختيار الاشخاص الذين يعملون معه. وحكمة هذه القاعدة أيضا أنها تشجع على الاقبال على شراء السفن، اذ لو حملنا المشترى بالعقود السابقة للعمال البحريين لكل من شأن ذلك هبوط ثمن السفينة، بل وعدم الاقبال على شرائها.

الباب الثانى

فى

أشخاص الملاحة البحرية

تمهيد وتقسيم:

عالج القانون البحرى الجديد الاحكام الخاصة بأشخاص الملاحة البحرية فى أربعة فصول. ففى الفصل الأول تكلم القانون عن مالك السفينة ومجهزها وفى الفصل الثانى عن الربان، وفى الفصل الثالث عن البحارة وفى الفصل الرابع عن الوكلاء البحريين والمقاولين البحريين.

وبناء على ذلك تنقسم دراستنا فى هذا الباب إلى أربعة فصول

الفصل الأول: مالك السفينة ومجهزها.

الفصل الثانى: الربان.

الفصل الثالث: البحارة وعقد العمل البحرى.

الفصل الرابع: الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون.

الفصل الأول
مالـــــك السفينـــــة

تمهيد وتقسيم:

مالك السفينة هو صاحب حق الملكية عليها. وعادة مايتولى مالك السفينة تجهيزها، فهو يقوم باستخدام الربان والبحارة، كما أنه يقوم بإبرام عقود النقل والتأمين على السفينة.

على أن شخص المالك قد لايكون هو نفسه مجهز السفينة. فمن الممكن تصور الفرض الذى يقوم فيه مالك السفينة بتأجيرها إلى شخص آخر هو المستأجر الذى يقوم بتجهيزها وتهيئتها لكى تقوم بالاستغلال البحرى. فيعتبر المستأجر فى هذا الفرض هو مجهز السفينة.

ولقد عبرت المادة (٧٨) بحرى عن هذه الفروض بقولها إن «المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها».

وعلى أى الاحوال، فهناك قرينة قانونية بسيطة مقتضاها اعتبار المالك مجهزا للسفينة، وهذه القرينة تقبل اثبات العكس، حيث يمكن اثبات أن المالك قد قام بتأجير سفينة عارية. وقام المستأجر بتجهيزها وتهيئتها للاستغلال البحرى لحسابه الشخصى، كما أنه تعاقد مع الربان والبحارة، فهنا يعتبر المستأجر هو المجهز.

ولما كان تجهيز السفن يتضمن مسائل فنية وادارية عديدة، فلقد نص القانون على تنظيمها بقرار من الوزير المختص من حيث كيفية تجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة عليها، كل ذلك مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية وكذلك العرف البحرى.

ولعل أهم وأبرز الموضوعات بالنسبة لمالك لسفينة أو مجهزها هو مسئوليته عن أفعال الاشخاص الذين يعملون على متن السفينة، وعن العقود التى يبرمها الربان وتتعلق بالسفينة ولقد اعتنى المشرع بهذا الموضوع عناية كبيرة فخصص له المواد من ٨٠ إلى ٩١ من القانون البحرى الجديد.

على أننا قبل شرح مسئولية مالك السفينة فى ظل القانون الحالى، سوف نشرح أساس مسئولية المالك وصور تطبيقاته فى التشريعات المختلفة والمعاهدات الدولية.

كما ظهرت أيضا فى العصر الحديث صورة جديدة من استغلال السفن هى السفن الذرية. ولقد رأى المشرع الدولى ضرورة خضوع ملاك هذه السفن لنظام مسئولية يختلف عن ملاك السفن الخاضعة لمعاهدات بروكسل أو معاهدات لندن أو التشريعات الوطنية بما يتلاءم مع طبيعة النشاط الخطير الذى يقوم به ملاك هذه السفن.

وعلى ذلك تنقسم دراستنا فى هذا الباب إلى مبحثين

المبحث الأول: مسئولية مالك السفينة.

المبحث الثانى: مسئولية مستغلى السفن الذرية.

المبحث الأول
مسئولية مالك السفينة

المطلب الأول
أساس مسئولية مالك السفينة
(مبدأ المسئولية المحدودة)

لاشك فى أن مالك السفينة أو مجهزها مسئول عن أخطائه الشخصية التى تقع منه فى الرحلة البحرية تطبيقا للقواعد العامة. ومثال ذلك أن يقوم المالك أو المجهز بتسيير سفينة غير صالحة للملاحة البحرية ممايؤدى إلى حدوث أضرار لاصحاب البضاعة أو الركاب.

على أن مالك السفينة أومجهزها مسئول أيضا عن الاخطاء التى تقع من الربان أو تابعيه أثناء أو بسبب تأديتهم لوظائفهم سواء على أساس المسئولية التقصيرية، أو المسئولية التعاقدية بحسب الاحوال.

واذا ماانعقدت مسئولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية، فإن هذه المسئولية تمتد لتشمل جميع عناصر ذمته المالية، اذ أن أمواله جميعها ضامنة للوفاء بالتعويضات المحكوم بها عليه على أساس انعقاد مسئوليته الشخصية.

ولقد كان من المفروض أيضا أن تمتد مسئولية مالك السفينة إلى كل ذمته المالية، فى الحالة التى تنعقد فيها عن أخطاء الربان أو تابعيه البحريين بسبب أخطائهم. على أن بسط مسئولية المالك أو المجهز على كل أمواله فى هذه الحالة فيه احجاف كبير به. ذلك أن مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه تقوم على أساس أفتراض الخطأ من جانب المتبوع فى الرقابة والتوجيه على تابعيه.هذا الاساس يصعب تطبيقه على مسئولية مالك السفينة عن أفعال أو أخطاء الربان، أذ أنه ليس صحيحاً أن المالك يباشر سلطة الرقابة أو التوجيه على الربان وهو فى عرض البحر يبعد عنه آلاف الاميال. أضف إلى ذلك مايتمتع به الربان من حرية وسلطات ضخمة فى ادائه لعمله. ذلك أن الربان له أن يخرج عن أوامر المالك فى حالات الضرورة، كما له أن يبرم تصرفات قانونية رغم معارضة المالك اذا كان فى صالح السفينة.

كما أن اطلاق مسئولية مالك السفينة عن التعويض عن أخطاء تابعيه البحريين، وأخطائهم من شأنه قتل الدافع لديه للقيام باستثمارات بحرية تحاشي وتخوفا من هذه المسئولية الضخمة، ذلك أن الاضرار التى تنجم عن الاستغلال البحرى هى أضرار جسيمة، والحكم فيها يكون بتعويضات ضخمة.

ونظرا للاعتبارات السابقة، فلقد أخذت كثير من التشريعات البحرية بمبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة عن أفعال التابعين البحريين.

ومبدأ تحديد المسئولية مبدأ قديم يرجع أصله إلى عقد التوصية الذى يتفق فيه شخصان على أن يقوم الاول بتقديم عمله ويكون مسئولا مسئولية مطلقة. أما الطرف الثانى فيقدم حصة مالية لايسأل إلا فى حدودها. وتطبيقا لذلك فالربان يقدم عمله ويكون مسئولا عن أخطائه مسئولية مطلقة، أما المالك فإنه يقدم سفينة

ويمكنه التخلص من المسئولية بتركها. «فالربان لايقتصر دوره على تمثيل المالك وحده، وانما هو يمثل جميع المصالح المتعلقة بحسن ادارته للسفينة، ولذا يجب ألا تتجاوز مسئولية المالك عن أفعال هذا الربان مقدار ماتبقى له من السفينة والاجرة باعتبارها حصة فى شركة المخاطر فلايكون مسئولا فى أمواله الاخرى».

طرق تحديد المسئولية:

لما كان مبدأ تحديد المسئولية من المبادىء المستقرة فى القانون البحرى، فلقد أخذت به أغلبية التشريعات الحديثة، مع خلاف فيما بينها على طريقة التحديد، كما أخذت به المعاهدات الدولية فى بروكسل عام ١٩٢٤، وبروكسل عام ١٩٥٧.

وقبل أن ننتقل إلى دراسة أحكام المسئولية المحدودة لمالك السفينة فى القانون البحرى المصرى الجديد يجدر بنا أن نشير إلى طرق تحديد المسئولية فى التشريعات المختلفة وفى المعاهدات الدولية.

وبصفة عامة يمكن رد طرق تحديد مسئولية مالك السفينة إلى طريقتين رئيستين:

الطريقة الأولى:

وهى طريقة التحديد بترك السفينة وأجرتها. وهى الطريقة التى تأخذ بها التشريعات اللاتينية بصفة عامة، على أساس أن المالك يعتبر مسئولا عن تابعية البحريين مسئولية شخصية، مع جواز التخلص من هذه المسئولية بترك السفينة والاجرة إلى الدائنين. كما أن الأنظمة الجرمانية تأخذ أيضا بفكرة مقاربة على أساس أن السفينة وأجرتها وملحقاتها تمثل ثروة بحرية، وهذه الثروة تمثل ذمة تخصيص منفصلة ومستقلة، ولايمكن للدائن البحرى أن ينفذ إلا فى حدود هذه الثروة دون سائر أموال المالك الآخرى.

الطريقة الثانية:

طريقة التحديد الجزافى . وتأخذ بهذه الطريقة معظم التشريعات الانجلوسكسونية كالتشريع الامريكى والانجليزى. وبمقتضاها يسأل المالك مسئولية شخصية فى

جميع أمواله عن أفعال الربان وتابعيه البحريين، ولكنه يستطيع أن يحدد مسئوليته بدفع مبلغ جزافي يحدد على أساس نوع الضرر من ناحية، ومقدار حمولة السفينة من ناحية آخرى. ولاشك أن هذا النظام يتميز بالبساطة والوضوح الثابت، والعدالة لانه محدد سلفا، ولايتوقف على حالة السفينة بعد الرحلة.

طريقة التحديد فى معاهدات بروكسل:

أ- معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ :

أخذت معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ بحل توفيقى بين طرق تحديد مسئولية مالك السفينة، حيث جعلت له الخيار فى أن يدفع قيمة السفينة بحسب حالتها فى نهاية الرحلة البحرية بالاضافة إلى ١٠ ٪ من قيمة السفينة قبل بداية الرحلة، أو أن يقوم بدفع مبلغ جزافي يحدد على أساس نوع الضرر من ناحية ومقدار حمولة السفينة من ناحية آخرى.

وغنى عن البيان أن طريقة التحديد التى أخذت بها معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ لها مخاطرها الكبيرة فى مواجهة الدائنين البحريين لانها تعطى المالك المشيئة فى الطريقة التى يحدد بها مسئوليته.

وهذه المعاهدة كانت محل خلاف حاد بين الدول البحرية، لذلك لم تنضم اليها الولايات المتحدة التى طالبت بضرورة تعديل أو الغاء هذه المعاهدة. وبالفعل أعيد النظر فى هذه المعاهدة وتم ابرام معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ .

ب- معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ :

تبنت معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ طريقة التحديد الجزافى المعروفة فى الانظمة الانجلوسكسونية. وكان ذلك أساسا لارضاء الولايات المتحدة الامريكية فى محاولة جذبها للانضمام للمعاهدة. ولقد أقامت المعاهدة من الحمولة الصافية للسفينة أساساً لتحديد المسئولية دون الالتفات إلى حالة السفينة أو قيمتها الفعلية عند نهاية الرحلة.

وحتى لايتعرض المبلغ لتقلبات تغير قيمة العملة فلقد حرصت المعاهدة على أن يكون أساس التوحيد ثابتا ، حيث أتخذت العملة التى يمكن على أساسها تقدير المبلغ الفرنك الذهبى الذى يشتمل على ٦٥,٥٠ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ فى الالف. ويتم تحويل مبلغ التحديد إلى العملة الوطنية للدولة التى يتمسك فيها المجهز بتحديد مسئوليته طبقا لقيمة هذه العملة بالنظر إلى الفرنك الذهبى فى التاريخ الذى يقوم فيه المجهز بأيداع مبلغ التحديد.

معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ :

على الرغم من أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٧٥ قد حققت تقدما فى مجال تحديد مسئولية مالك السفينة بحصرها فى مبلغ جزافى يلتزم به المالك، إلا انها قد لاقت نقدا شديدا من جانب الدول الشاحنة، وحجة هذه الدول مبناها أن المخاطر التى تحف بالنقل البحرى لاتزيد كثيرا عن مخاطر النقل الجوى، وبصفة خاصة بعد التقدم المذهل فى صناعة السفن والتطورات التكنولوجية السريعة فى مجال الاتصالات، ومن ثم فلايوجد مبرر لتمييز الناقل البحرى بتحديد مسئوليته[١] .

بل ان بعض الدول البحرية كالولايات المتحدة الامريكية رفضت الانضمام للمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ ، رغم أنها قد وضعت لجذبها. وكانت حجة الكونجرس الامريكيين فى رفض التصديق على المعاهدة أنها لاتتطابق مع المصالح العليا للناقلين الامركيين، ولا الركاب ولا العمال البحريين، ولا مالكى السفن الامريكية[٢] .

لهذه العوامل انعقد فى لندن مؤتمر لتعديل معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ ، والذى اسفر عن أبرام معاهدة لندن بشأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية فى نوفمبر ١٩٧٦ ، تحت المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات، التابعة للأمم المتحدة.

Intergovenmetntal Maritime Consultative Orgonization (IMCO).

---

(١) أنظر الدكتور على البارودى ص ٨٨.

(٢) أنظر ... Gilmore and Black, The law of المرجع السابق الاشارة إليه ص ٨٢٣.

ولقد وقعت على هذه الاتفاقية خمس وأربعون دولة فى ١٩ نوفمبر عام ١٩٧٦ . ومن بين هذه الدول أربع دول عربية هى الأردن، والجزائر، وتونس، ومصر[١].

وأهم مايميز هذه المعاهدة هو العدول عن وسيلة الترك العينى والاخذ بنظام تحديد المسئولية بمبالغ قصوى[٢].

ولقد انسحبت مصر من معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٧ اعتبار من ٨ مايو لسنة ١٩٨٥ . كما أن القانون البحرى الجديد قد أخذ بأحكام معاهدة لندن فى صلبه، بحيث يكفينا دراسة قواعد هذا القانون عن دراسة القواعد التفصيلية لمعاهدة لندن لعام ١٩٧٦ .

المطلب الثانى

أحكام مسئولية مالك السفينة

فى القانون البحرى الجديد

كان التقنين البحرى القديم يأخذ بنظام الترك كوسيلة لتحديد مسئولية مالك السفينة بحيث تبرىء ذمة المالك من المسئولية أيا كان مقدارها، ولايمكن الرجوع بعدئذ على ثروته البرية. أما القانون الحالى فلقد أخذ بنظام مغاير لتحديد المسئولية حيث تم تعيين الحد الاقصى للمسئولية وتوزيع المبلغ الذى يحكم به على أسس معينة. وفيما يلى ندرس أحكام تحديد المسئولية فى القانون الجديد من حيث الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها، وكيفية تعيين الحد الاقصى للمسئولية، والاشخاص الذين يجوز لهم تحديد المسئولية، وتقادم دعوى المسئولية ضد مالك السفينة.

---

(١) أنظر دكتور يعقوب صرخوه، الوسيط فى شرح القانون البحرى الكويتى (١٩٨٥) ص ١٨٤ هامش١

(٢) المرجع السابق ص ١٩٤ هامش.

أولاً: الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها:

تقضى المادة (٨٠) بحرى بأن مالك السفينة أو مجهزها يكون مسئولا عن أفعال الربان والبحارة والمرشدين وغيرهم من الاشخاص القوامين على خدمة السفينة، متى صدرت هذه الافعال منهم أثناء تأديتهم وظائفهم أو بسببها. فالمسئولية هنا مسئولية تقصيرية. كما أن المالك مسئول مسئولية تعاقدية عن الالتزامات الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان فى نطاق سلطاته.

واذا كان القانون قد أتاح للمالك تحديد مسئوليته وأساسها، أى سواء كانت مسئولية عقدية أم تقصيرية إلا أنه قصرها على بعض الديون التى ذكرها القانون على سبيل الحصر، وهى:

١- الاضرار التى تتسبب فيها السفينة وتصيب منشآت الميناء أو الاحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

٢- الاضرار البدنية والاضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق بمباشرة الملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

ويلاحظ أنه من الجائز لمالك السفينة أن يتمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات المذكورة حتى ولو كان الدائن هو الدولة أو أحد الاشخاص العامة.فمثلا اذا أحدثت السفينة ضررا لاحد المنشآت الموجودة فى الميناء والمملوكة للدولة، فإنه يمكن للمالك أن يتمسك بتحديد مسئوليته فى هذه الحالة «لكيلا يظن أن حقوق هذه الجهات فى مأمن من الدفع بتحديد المسئولية».

على أنه ليس معنى تمسك المالك بتحديد مسئوليته أنه قد أقر بهذه المسئولية.

- ولقد أقامت المادة (٨٢) بحرى بعض الاستثناءات على الديون التى لايجوز تحديد المسئولية عنها وهى:

١- لايجوز تحديد المسئولية عن الديون الناشئة عن تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة

أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الاشياء الموجودة عليها. وحكمة ذلك «أنه من الضرورى المبادرة الى تطهير الممرات المائية ضمانا لسيولة الملاحة البحرية وانتظامها».

٢- لايجوز تحديد المسئولية عن الديون الناشئة عن انقاذ السفينة. وحكمة ذلك أن هذه الديون ناشئة عن جهود يجب أن تعوض كاملة.

٣- ولايجوز تحديد المسئولية عن الديون الناشئة عن الاسهام فى الخسارات المشتركة. وحكمة ذلك أن هذه الديون تمثل حصة فى مشاركة تظل ناقصة اذا لم تقدم الحصة كاملة.

٤- ولايجوز تحديد المسئولية عن حقوق الربان والبحارة التابعين وخلفائهم، وذلك رعاية لهؤلاء الاشخاص وتمكينا لهم من الحصول على كامل حقوقهم.

٥- ولايجوز أخيرا تحديد المسئولية عن الاضرار النووية والاضرار الناشئة عن التلوث البحرى، وذلك بغية التشديد على الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها.

- التنازع بين أحكام مسئولية مالك السفينة، وأحكام مسئولية الناقل المالك للسفينة فى حالة وجود عقد نقل بحرى:

رأينا أنه يمكن تحديد مسئولية مالك السفينة الناشئة عن الاضرار البدنية والاضرار المادية التى تحصل على متن السفينة أو التى تتعلق بمباشرة الملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

فإذا كان الناقل هو مالك السفينة فى نفس الوقت أمكنه التمسك بتحديد المسئولية عن الاضرار التى تحدث للمسافرين أو البضائع على ظهر السفينة.

ولاتكون هناك مشاكل فى الحالة التى يقتصر فيها الامر على تطبيق أحكام مسئولية مالك السفينة، لكن تثور المشكلات فى الحالة التى يمكن أن تطبق فيها الأحكام الخاصة بتحديد مسئولية الناقل البحرى، وذلك فى الفرض الذى يكون فيه

مالك السفينة ناقلا فى نفس الوقت. فهل يمكن للمالك الاختيار بين تحديد مسئوليته بصفته مالكا للسفينة، أو يمكنه ذلك بصفته ناقلا؟.

ولقد حسمت المادة ١٩٨ بحرى هذه المشكلة بقولها «تسرى أحكام هذا الفصل (أى أحكام عقد النقل البحرى) دون غيرها على عقد النقل البحرى، سواء كان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها». وبناء على ذلك يجب العمل بأحكام مسئولية الناقل البحرى وحدها فى الحالة التى يوجد فيها نقل بحرى، حتى ولو كان الناقل هو مالك السفينة فى نفس الوقت. أما فى الحالة التى لايوجد فيها عقد نقل بحرى، فإن أحكام مسئولية مالك السفينة هى التى تكون واجبة التطبيق اذا كان الدين مما يجوز التمسك فيه بتحديد المسئولية فى شأنه.

ثانيا: كيفية تحديد مسئولية المالك:

عالج القانون البحرى كيفية تحديد مسئولية مالك السفينة فى المواد من ٨٣ إلى ٨٦.

ولقد أقام القانون البحرى تحديد المسئولية على أسس معينة وهى فى أغلبها مستقاه من معاهدة لندن لعام ١٩٧٦، وفكرتها الاساسية هى أن المبلغ الاساسى الذى تتحدد به المسئولية يختلف تبعا لحمولة السفينة ونوع الضرر الحاصل وما اذا كان ضرراً بدنياً أم ضررا غير بدنى.

أ- بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالمطالبات عن الاضرار البدنية، فإن المسئولية تكون محدودة بمبلغ ستمائة الف جنيه اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة طن. أما اذا زادت الحمولة الكلية على هذا الحد، وجب إضافة (٣٥٠) جنيها عن كل طن زائد.

ب- بالنسبة للأضرار الاخرى غير البدنية، فإن المسئولية تكون محدودة بمبلغ ثلاثمائة الف جنيه اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة طن

فاذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى هذا المبلغ مائة وخمسون جنيها لكل طن زائد.

ويلاحظ على هذا التحديد أن المبالغ المذكورة لاتقابل بدقة المبالغ المذكورة فى اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، على أن هذه المبالغ تعتبر عادلة لانها تمثل نوعا من تحقيق التوازن بين المضرورين ومالك السفينة، كما أنها تتناسب مع ما طرأ من تقلبات أسعار النقد، بل إنه يجوز تعديل هذه المبالغ بقرار من رئيس الجمهورية وذلك تحقيقا للعدالة والمرونة فى تطبيق أحكام هذا القانون.

– ولقد حرمت المادة ٢/٨٣ بحرى أى اتفاق يتضمن التخفيف من مسئولية المالك بأقل من المبالغ المنصوص عليها والمذكورة آنفا، وذلك تأكيدا ورغبة فى إضفاء حماية قوية للمضرور. على أنه يشترط لكى يتم ابطال مثل هذا الاتفاق أن يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين. أما اذا كان الاتفاق الذى يتضمن تحديد المسئولية بأقل المبالغ المعينة فى القانون قد تم بعد وقوع الحادث فلا محل لابطاله. اذ ان الحكمة من حماية المضرور تكون قد ارتفعت وذلك برغبته فى التنازل عن هذه الحماية التى قررها القانون لمصلحته.

– كيفية توزيع المبالغ فى حالة تعدد وتنوع الأضرار والحوادث:

أ- عند حدوث أضرار بدنية وأضرار غير بدنية فإنه يجب تعويض الاضرار البدنية فى كل المبالغ المخصصة لها، أما اذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية لتعويضها، فإنه يتعين أن يشترك الباقى منها مع ديون الاضرار غير البدنية فى المبالغ المخصصة لهذه الديون لأن الضرر البدنى أولى بالرعاية من الضرر غير البدنى.

(مثال) لو أن حمولة السفينة لاتجاوز خمسمائة طن وكان حجم الاضرار البدنية يقدر بمبلغ ٧٥٠ الف جنيه، فإنه يجب استيفاء اصحاب هذه الاضرار لكافة هذا المبلغ على الرغم من أن المسئولية عن الاضرار البدنية فى هذه الحالة

هى ستمائة الف جنيه، ويتم استيفاء مبلغ (١٥٠) الف جنيه من المبلغ المخصص لاصحاب الاضرار غير البدنية وبالتالى يصبح المبلغ الباقى لاصحاب هذه الاضرار الاخيرة هو (١٥٠) الف جنيه، اذ أن مبالغ التحديد لهم هى فى الاصل ثلاثمائة الف جنيه.

ب- القاعدة أنه يتم توزيع المبالغ المخصصة لمسئولية المالك فى داخل كل مجموعة من الاضرار بنسبة كل دين. فعلى سبيل المثال اذا كانت حمولة السفينة لاتتجاوز خمسمائة طن، فإن مبلغ الستمائة الف جنيه المخصصة لتحديد مسئولية المالك يجب تقسيمها على اصحاب الاضرار البدنية قسمة غرماء أى ينال كل منهم مبلغا بحسب حجم الضرر الذى أصابه. وهكذا الامر بالنسبة لتعويض الاضرار غير البدنية حيث يستحق المضرورن فى هذه الحالة مبلغ ثلاثمائة الف جنيه يتم اقتسامها بنسبة الاضرار التى حاقت بكل منهم.

على أن المادة (٨٥) بحرى قررت امتيازاً هاما للديون الناشئة عن الاضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الاحواض أو الممرات المائية أو مساعدات الملاحة بحيث تتقدم على الديون الناشئة عن الاضرار غير البدنية الاخرى بحيث يتم استيفائها أولا. على أنه يلاحظ أن هذا الامتياز لايتقدم على امتياز أصحاب الاضرار البدنية.وحكمة منح هذا الامتياز هى أن تعويض الاضرار فى هذه الحالة يتصل اتصالا وثيقا بانتظام الملاحة البحرية.

جـ- تشكل المبالغ المخصصة لتعويض الاضرار غير البدنية عن حادث واحد مجموعة أو وحدة قائمة بذاتها تخصص لأداء التعويضات التى تستحق عن هذا الحادث وحده، دون النظر إلى الديون الناشئة أو التى قد تنشأ عن حادث آخر أو حوادث آخرى.

د- اذا نشأ عن الحادث الواحد دين على المالك، وحق له فى مواجهة الدائن، فإنه يجب اجراء المقاصة أولا بين الحق الذى للمالك والدين الذى عليه،فإذا كان

ناتج هذه المقاصة وجود فائض للدين الذى عليه أمكنه التمسك بتحديد المسئولية بشأنه. وهذا حل منطقى وعادل إذ أنه يهدف إلى عدم محاباة مالك السفينة. ذلك أنه لو كان من الجائز له التمسك بتحديد مسئولية أولا، ثم التمسك بالمقاصة فى المرحلة التالية، لأدى ذلك إلى استفادته اذ تجرى المقاصة بين «حق ظل محتفظا بكامل مقداره ودين تحمل التخفيض وهو فى زحمة الديون التى اشتركت فى التوزيع».

وتحقيقا للتوازن فلقد منع القانون اتخاذ أى اجراء على أموال المالك من جانب الدائن، إذا قام هذا المالك بوضع المبالغ المخصصة للتعويض تحت تصرف دائنه، أو قدم ضمانا كافيا تقبله المحكمة. ولاشك أن هذا يستهدف استقامة الاستثمار البحرى، وعدم اعاقة حركة مالك السفينة فى استغلالها.

هـ- اذا قام مالك السفينة بالوفاء بأحد الديون التى سيجرى التوزيع بينها، قبل إجراء هذا التوزيع، فإنه يمكنه أن يحل محل الدائن فى التوزيع بالقدر الذى تم الوفاء به.

و- ويمكن للمحكمة، وبناء على طلب المالك، القضاء بتجنيب مبالغ لاداء تعويضات يثبت المالك أنه من المحتمل الوفاء بها وذلك لفترة معينة، بدافع الحيطة فى احتمال وجود ديون على المالك يلتزم بوفائها.

ثالثا: الاشخاص المستفيدون من تحديد المسئولية:

نصت المادة ٩١ بحرى على سريان احكام تحديد مسئولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمن والاشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة، كما تسرى أ يضا على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين، وذلك فيما يتعلق بتأديتهم لوظائفهم.

والغاية من إفادة التابعين البحريين من تحديد المسئولية هى أن المضرور قد يرى الرجوع المباشر على التابع الذى يحكم عليه بالتعويض، على أن المالك أو المجهز

لايستطيع عملا أن يترك تابعه يتحمل ذلك بمفرده، إذ أنه قد يحرم المالك أو المجهز بطريقة غير مباشرة من تحديد المسئولية، إذ قد يرجع عليه التابع البحرى بعدئذ بالمبالغ التى دفعها. فتقرير استفادة التابعين البحريين من أحكام المسئولية المحدودة هو فى الحقيقة عبارة عن حماية للمالك أو المجهز.

ولقد حرصت المادة ٩١ بحرى على النص على أن مجموع مبالغ التحديد المستحقة عن المسئولية لايجب أن تتجاوز الحدود القصوى المبينة فى المادة ٨٣ بحرى فى حالة تعدد الاشخاص المسئولين (كمالك السفينة أو المجهز وتابعيه) طالما أن هذه الاضرار ناشئه عن حادث واحد.

وحماية للربان والتابعين البحريين، أجاز لهم القانون التمسك بتحديد مسئوليتهم حتى ولو كانت الاضرار المنشئة لدين التعويض راجعة إلى خطأ صادر منهم شخصيا.

وعلى أى الأحوال، لايجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته الا اذا كان حسن النية. فاذا لم يكن المالك حسن النية أصبحت مسئوليته مطلقة فى كل أمواله، ولاتنحصر فى الحدود القصوى التى نصت عليها المادة ٨٣ بحرى. على أنه يجب على المضرور الذى يطالب باطلاق مسئولية المالك أن يثبت أن الضرر الحاصل قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد احداث الضرر، أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا مايمكن حدوثه. ومعنى ذلك أن مسئولية مالك السفينة لاتكون محدودة بالنسبة إلى كل فعل إرادى أو أمتناع يستهدف احداث الضرر، أو الاهمال الجسيم الذى يترتب عليه الضرر، أو الامتناع الذى يصدر عن الشخص بوعى كامل دون الاهتمام بنتائجه مؤكدة الضرر.

رابعا: تقادم دعوى المسئولية:

نصت المادة (٩٠) بحرى على انقضاء دعوى المسئولية على مالك السفينة بفوات سنتين من تاريخ حدوث الفعل المنشىء للمسئولية.

ويرد الانقطاع على هذه المدة. وهناك بعض الاسباب التى يمكن أن يحدث بها الانقطاع وهى:

١- ارسال خطاب مسجل بعلم وصول.

٢- تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.

٣- ندب خبير لتقدير الاضرار.

٤- الاسباب الاخرى المقررة فى القانون المدنى.

المبحث الثانى

مسئولية مستغلى السفن الذرية

أهمية تنظيم المسألة:

على الرغم من أن استخدام الطاقة الذرية فى تسيير السفن مازال قاصرا على بعض الدول الكبرى، الا أن الاضرار التى يمكن أن تحدث من وراء هذا الاستخدام هى أضرار جسيمة ولاشك.

ولعل هذه المخاطر والمخاوف التى تكتنف استغلال الطاقة الذرية فى المجالات البحرية هى التى دفعت الدول المختلفة إلى تنظيم مسئولية مستغل هذه السفن، اذ لايتصور المساواة بين مسئولية هؤلاء ومسئولية مستغلى السفن غير الذرية. فأبرمت لذلك معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ والخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية وفيما يلى نعالج أهم المسائل الخاصة بالمسئولية فى هذه المعاهدة.

أ- السفن التى تخضع للمعاهدة:

تنطبق معاهدة بروكسل على جميع أنواع السفن التى تسير بالطاقة النووية من وقت انزالها إلى البحر، وسواء كانت سفنا حربية أم سفنا تجارية وهذا حكم يخالف ماتواترت عليه معاهدات بروكسل من اخراج السفن الحربية من نطاق تطبيقها. ومبررات هذا الحكم واضحة ولاتحتاج إلى تدليل اذ أنها تتمثل فى أسباب الحماية

التى يجب اضافتها على المضرورين من الحوادث الذرية سواء تعلق الامر بسفن حربية أم بسفن تجارية.

وانطباق المعاهدة على السفن الحربية كان العامل الجوهرى وراء رفض كل من الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتى السابق التوقيع على المعاهدة ومطالبتهما بقصرها على السفن التجارية التى تستخدم الطاقة الذرية.

وتعرف المعاهدة السفينة الذرية بأنها كل سفينة مزودة بمصدر الطاقة الذرية. والوقود الذرى هو المادة التى تسمح بانتاج الطاقة الذرية وتعد أو تستخدم فى سفينة ذرية.

ب- الاضرار التى تنطبق عليها المعاهدة:

تنطبق المعاهدة على كل حادث ينجم عنه ضرر ذرى، وهو كل وفاة أو اصابة للاشخاص وكل هلاك أو تلف ينشأ عن المواد المشعة أو تفاعل هذه المواد مع مواد آخرى ضارة من مواد الوقود الذرى أو عن المنتجات أو المخلفات المشعة.

جـ-المسئولية الموضوعية لمستغل السفن الذرية:

يسأل مستغل السفينة الذرية مسئولية موضوعية عن كل ضرر ذرى ينشأ عن حادث ذرى. ومستغل السفينة الذرية هو الشخص الذى يرخص له من احدى الدول المتعاقدة باستغلال سفينة ذرية أو هو الدولة المتعاقدة التى تقوم باستغلالها.

ومفاد المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية أنه يكون مسئولا عن الاضرار الذرية دون حاجة إلى اثبات الخطأ فى جانبه، فمبجرد وقوع الضرر تنعقد مسئوليته اذا كان هو المتسبب فيه، وحتى ولم يكن هناك خطأ ينسب إليه. كما أنه لاتبرأ ساحة المستغل من المسئولية حتى ولو اقام الدليل على القوة القاهرة.

على أنه يمكن للمستغل أن يدفع مسئوليته بالاسباب التى نصت عليها المعاهدة على سبيل الحصر وهى:

١– أن يتم اثبات أن الضرر الذى قد نشأ يرجع إلى فعل أو إهمال من المضرور ذاته بقصد الحاق الضرر بنفسه.

٢– أن الحادث الذى وقع بسبب الاعمال الحربية أو الحرب الأهلية أو الثورة.

وتقرير المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية هو أمر يستقيم مع طبيعة المخاطر الجسيمة التى تحف بهذا النوع من الاستغلال، ذلك أن الاضرار الناشئة عن الاستخدامات الذرية هى أضرار بالغة تمتد فى المكان والزمان. فهى لايقتصر نطاقها عادة على المكان الذى وقعت فيه الحادثة بل يتعداه إلى مساحات شاسعة، كما أن الاشعاعات الذرية قد تمتد لفترة طويلة من الزمن حتى تزول آثارها المدمرة.

أضف إلى ذلك، أنه فى مثل هذه الحوادث الذرية يستحيل عادة على المضرور اثبات الخطأ فى جانب المستغل لما يكتنف هذا الاستغلال من أسرار تكنولوجية عالية المستوى وبالغة التعقيد، لايمكن الاحاطة بها الا من جانب القلة القليلة، بل إن معظم الحوادث الذرية تبقى مجهولة الاسباب.

د– الرجوع على المستغل وحده:

وتدعيما لحماية المضرور وتيسيرا عليه قامت المعاهدة بقصر المسئولية على المستغل وحده دون غيره عن الحوادث الذرية. وعلى ذلك لايرجع المضرور على الشخص الذى قام باصلاح السفينة أو بنائها حتى ولو كان الحادث قد ترتب بناء على خطئه، كأن يكون هناك عيب فى الاصلاحات أو فى البناء. فالمستغل وحده هو الذى يسأل فى مواجهة المضرور عن الحادث الذرى. بل إنه اذا كان الضرر قد ترتب على تصادم سفينة ذرية وآخرى غير ذرية، فإن رجوع المضرور فى هذه الحالة يكون على مستغل السفينة الذرية دون مجهز السفينة الاخرى حتى ولو كان التصادم بسبب خطأ احدى هذه السفن الغير ذرية. على أنه يكون لمستغل السفينة الذرية أن يرجع بعدئذ على الغير الذى تسبب بخطئه فى هذا الحادث.

على أن المعاهدة نصت على جواز الرجوع على أشخاص آخرين غير مستغل السفينة وذلك فى ثلاث حالات استثنائية وهى:

١- حالة وقوع الحادث الذرى عمدا بفعل غير المستغل بقصد احداث الضرر.

٢- حالة وقوع الحادث نتيجة أعمال انتشال حطام سفينة ذرية دون إذن المستغل أو الدولة المرخصة السفينة الذرية الغارقة أو الدولة التى يوجد الحطام فى مياها.

٣- حالة الاتفاق الصريح على هذا الرجوع، اذا ورد لمصحلة المستغل، ومثال ذلك الاتفاق على مسئولية متولى اصلاح أو بناء السفينة الذرية عن مسئوليته عن العيوب الفنية فى الاصلاح أو البناء.

هـ- تحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية:

لاشك أن واضعى معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ قد وقفوا إلى جانب المضرور فى الحوادث الذرية إذ جعلوا مسئولية مستغل السفينة الذرية مسئولية شديدة، فهى مسئولية موضوعية، لايمكن نفيها بنفى الخطأ أو حتى بالقوة القاهرة. على أن واضعى المعاهدة حاولوا من جانب آخر ايجاد نوع من التوازن، فجعلوا مسئولية مستغل السفينة الذرية مسئولية محدودة، ذلك أن الاضرار التى تنجم عن الحادثة الذرية هى أضرار بالغة وجسيمة والتعويضات التى تستحق عنها تعويضات باهظة لو الزمنا المستغل بالوفاء بها تغطية لكل الاضرار لادى ذلك إلى افلاسه وخروجه من حقل الاستثمارات البحرية.

ولذا فلقد حددت المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة مبلغ التعويض الذى يجب على المستغل دفعه فيما يتعلق بسفينة ذرية واحدة بمبلغ (١٥٠٠ فرنك ذهبى) عن كل حادث ذرى، أى مايعادل (١٠٠مليون دولار) عن كل حادث ذرى واحد. ويتكرر هذا المبلغ اذا تكررت الحوادث.

ويمكن للمستفيد الاستفادة من أحكام تحديد المسئولية ولو كان الحادث الذى وقع ناتجا عن خطأ شخصى من جانبه.

و-الضمان المالى للمسئولية:

تأكيداً لحرص واضعى المعاهدة على حصول المضرور على التعويضات عن

الاضرار التى حاقت به من الحادثة الذرية، فلقد اشترطت المادة الثالثة من المعاهدة ضرورة قيام مستغل السفينة الذرية بإبرام أو تقديم ضمان مالى آخر، تحدد الدولة المرخصة شروطه، واذا أبرم عقد تأمين، فإن الدولة المرخصة تلتزم باكمال التعويض إلى الحدود المنصوص عليها فى المعاهدة فى الحالة التى يتجاوز فيها الضرر مبلغ التأمين، أو الضمان المالى الآخر المقدم.

ولايشترط التأمين أو تقديم ضمان مالى اجبارى فى الحالة التى تقوم الدولة بنفسها باستغلال السفينة الذرية اكتفاء بضمان الدولة ذاتها للتعويض.

ث- الاختصاص القضائى:

أعطت المعاهدة للمضرور (أى المدعى) الحق فى رفع دعوى التعويض إما أمام محاكم الدولة المرخصة أو أمام محاكم الدولة المتعاقدة التى وقع الضرر الذرى فى اقليمها. أما اذا وقع الضرر الذرى فى البحر العالى، فلايكون ثمة مجال إلا من رفع الدعوى أمام محكمة الدولة المرخصة.

ويلاحظ أنه لايمكن للدولة المستغلة لسفينة ذرية أن تدفع بحصانتها اذا رفعت الدعوى ضدها. ومع ذلك فإن المعاهدة لاتجيز الحجز أو ضبط أو ايقاف السفن الحربية أو السفن المخصصة لاغراض غير تجارية المملوكة للدولة أو التى تستغلها. كما أنه لايمنح الاختصاص القضائى للمحاكم الاجنبية كلما تعلق الامر بسفينة حربية.

الفصل الثانى

الربـــــــــان

الربان هو الشخص الذى يقوم بقيادة السفينة. ونظرا لاهمية هذا الدور فلقد خصص المشرع الفصل الثانى من الباب الثانى من القانون البحرى الجديد لمعالجته وذلك فى المواد من ٩٢ إلى ١٠٨.

وسوف نتكلم عن كيفية تعيين الربان وعزله. واختصاصاته، وعلاقته بالناقل والشاحنين، وعن مسئوليته

أولا: تعيين الربان وعزله:

تنص المادة ٩٢ بحرى على أن «يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان فى حالة عزله، الحق فى التعويض إن كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة».

فمجهز السفينة هو الذى يقوم بتعيين الربان. ويجب على المجهز عند اختياره للربان أن يراعى الاشتراطات الخاصة فيمن يجوز له أن يكون رباناً وفقا للمؤهلات المفروضة بالقانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات واعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن.

كما يجوز للمجهز أن يقوم بعزل الربان فى أى وقت ولأى سبب. وحكمة تقرير هذا الحق للمجهز يرجع إلى أن الربان يتمتع بسلطات كبيرة فى مباشرته لعمله، خاصة وأنه يكون بعيدا عن متناول المجهز، فيكون للمجهز سلطة عزله إن هو فقد الثقة فيه أو أراد التخلص منه لأى سبب كان.

ويلاحظ أن حق المجهز فى عزل الربان هو حق متعلق بالنظام العام. فلو وجد شرط فى عقد استخدام الربان لايجيز هذا العزل وجب ابطال هذا الشرط. على أن القانون الحالى، على عكس التقنين البحرى السابق، يقرر للربان الحق فى التعويض إن كان العزل تعسفيا، كأن يكون فى وقت غير مناسب، أو غير مقبول، والواقع أن الحكم بالتعويض فى حالة العزل التعسفى هو أمر تقتضيه قواعد العدالة حتى لايظل

الربان تحت الرحمة المطلقة للمجهز إن أراد عزله عزله. وإن أراد ابقائه أبقاه، كما أن التعويض يعتبر من ناحية أخرى، قيدا على المجهز حتى لايستخدم الحق المقرر له إلا عند وجود مبرر.

ثانيا: اختصاصات وسلطات الربان:

يتمتع الربان فى مباشرة وظيفته باختصاصات وسلطات قوية ومتنوعة، وهى بصفة أساسية تنقسم إلى نوعين من الاختصاصات: اختصاصات عامة وأخرى خاصة.

أ- الاختصاصات العامة للربان:

يعتبر الربان ممثلا للسلطة العامة على متن السفينة لذلك فهو مزود بسلطة التحقيق والتوثيق عند اللزوم.

وتتناول هذه السلطات المواد من ٩٦ إلى ١٠٠ من القانون البحرى.

- للربان سلطة التوثيق:

أناط القانون بالربان سلطة توثيق الوصايا أو العقود التى تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين اذا كانت الرسمية واجبة.

- للربان سلطة تسجيل الواقعات المدنية:

فإذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر ،كان على الربان اثبات هذه الوقائع فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة واتباع الاجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بذلك.

وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الاشخاص الموجودين على متن السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها، كما يجب عليه تسليمها إلى السلطات الادارية فى أول ميناء مصرى.

وعند اصابة أحد الاشخاص الموجودين على متن السفينة بأحد الأمراض المعدية، فإنه يجوز للربان إنزاله فى أقرب مكان يمكن فيه تقديم العلاج له.

- للربان سلطة حفظ النظام والتأديب.

للربان سلطة على كل الاشخاص الموجودين على السفينة وذلك لحفظ النظام والامن عليها وسلامة البضائع المشحونة، وتأمين سلامة الرحلة البحرية.

وللربان القيام بتوقيع العقوبات التأديبية على كل من أخل بالنظام أو برفض الامتثال للتدابير التى يأمر بها اذا كانت السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى مثلا، وذلك كله وفقا للقوانين الخاصة بذلك.

- سلطة الربان فى اجراء التحقيق:

اذا حدثت جريمة على متن السفينة كان على الربان القيام بجمع الاستدلالات واجراء التحريات التى لاتحتمل التأخير، كما أن له عند اللزوم، الامر بالتحفظ على المتهم واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى اثبات الجريمة . كل ذلك إلى حين وصول السلطات المختصة.

وفى هذه الاحوال، يجب على الربان كتابة تقرير بالاجراءات التى أتخذها، وتسليم هذا التقرير مشفوعا بمحضر جمع الاستدلالات والاشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى.

ب- الاختصاصات والسلطات الخاصة:

للربان سلطات واختصاصات خاصة، وهى فنية وتتمثل فى قيادة السفينة، وتجارية تتمثل فى سلطته فى ابرام العقود والتصرفات اللازمة لادارة السفينة واستغلالها، وادارية وتتمثل فى الاحتفاظ بالوثائق التى يتطلبها القانون، وترتيب أوراق السفينة.

١- الاختصاصات الفنية:

الربان هو قائد السفينة. فهو الذى يقوم بإبحارها من ميناء القيام.

وتقضى المادة ٩٣ بحرى بأنه يجب على الربان أن يقوم وحده بقيادة السفينة . وادارة الرحلة البحرية، على أن يقوم بهذا الدور الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة فى حالة وفاته أو غيابه أو وجود أى مانع آخر. وعلى الربان أن يراعى الاصول الفنية

البحرية فى قيادته للسفينة فى ظل الاتفاقات الدولية المعمول بها فى مصر وكذلك الاعراف البحرية والاحكام والقواعد النافذة فى موانىء الدولة التى توجد بها السفينة.

وعلى الربان أن يراعى بشكل دائم المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة وكفاية ماتحتاجه من مؤن أو مهامات خلال الرحلة البحرية.

وعلى الربان أن يكون آخر من يغادر السفينة اذا كانت مشرفة على الغرق أو اشتعلت فيها النيران. وعلى أى حال فهذا التزام أخلاقى انشأه العرف البحرى وقننه القانون الجديد فى المادة ٢/٩٤ بقولها «ولايجوز له (أى للربان) أن يغادر السفينة أو يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها، وفى هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع اذا تيسر ذلك».

ويجب على الربان أن يتولى قيادة السفينة عند دخولها الموانىء أو المرسى أو الانهار، وعند خروجها منها، واجتيازها للممرات البحرية، وكذلك فى الاحوال التى تعترض السفينة عقبات خاصة. وعلى الربان القيام بكل هذه الواجبات وفى جميع الاحوال، حتى ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد.

٢- الاختصاصات التجارية:

يقوم الربان بإبرام العقود والدخول فى التصرفات القانونية التى تلزم لادارة السفينة واستغلالها. فهو الذى يقوم باصلاح السفينة، وشراء مايلزمها من أغذية ومن مؤن، كما له أبرام عقود النقل، كما أنه يمثل المجهز أمام القضاء.

ويلاحظ أن التصرفات التى يقوم بها الربان تنصرف آثارها مباشرة إلى المجهز، وذلك على أساس أن الربان إنما يباشرها نيابة عنه، على أنه لاتثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز الا بالنسبة للاعمال اللازمة للسفينة والرحلة كما أنها لاتقرر للربان الا حيث لايوجد المجهز أو من يمثله فى المكان الذى يجرى فيه الربان العمل القانونى. على أنه بالنسبة للغير حسن النية فلقد افترض القانون عدم علمه بوجود المجهز فى المكان الذى يبرم فيه الربان العمل القانونى ووضع على عاتق

خصمه اثبات هذا العلم، وذلك حماية لنظرية الظاهر.

وعلى أى الأحوال، أجاز القانون للربان القيام بالاعمال المعتادة والمتعلقة بإدارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة واستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه.

وتقضى المادة (١٠٠) بأنه يجب على الربان اتباع تعليمات المجهز فيما يخص وظائفه التجارية، كما أملت عليه ضرورة اخطاره بكل مايتلعق بالسفينة والشحنة بحسب ماتقتضيه الاعراف البحرية.

٣- الاختصاصات الادارية:

أوجب القانون على الربان أن يحتفظ على متن السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والبضائع.

ومن أهم الدفاتر التى يجب على الربان الامساك بها دفتر «الحوداث الرسمى للسفينة». ويجب تنظيم هذا الدفتر بترقيم صفحاته والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة ويدون فى هذا الدفتر الحوادث الطارئة والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر. ويتضمن الدفتر البيانات الخاصة بالجرائم والافعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى وقعت على متن السفينة.

وفى السفن ذات المحرك، يجب على الربان الامساك بدفتر (الالات المحركة) فيذكر فيه كمية الوقود التى استلمها عند السفر، ومقدار استهلاكه اليومى منها، وكل مايتعلق بها.

ويجب على الربان فى خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو المكان الذى ترسو فيه أن يقوم بتقديم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلى جهة الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير فى خارج الأراضى المصرية من القنصل المصرى بالخارج أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

ويجب على الربان اعداد تقرير عن الحوادث غير العادية التى تقع للسفينة أو للاشخاص المسافرين عليها أو طاقمها أو بالبضائع والتى تقع فى أثناء الرحلة البحرية. ويتعين على الربان فى هذه الحالات أيضا أن يقوم بتقديم تقرير إلى الإدارة البحرية المختصة وذلك فى خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، وفى خارج مصر يجب تقديم التقرير إلى القنصل، أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده. وعلى الجهة الإدارية التى تتسلم هذا التقرير التحقيق فيه، وتحرير محضر بكل ذلك. ولا يجوز، فيما عدا حالة الضرورة، أن يقوم الربان بتفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

جـ- الاختصاصات الخاصة (السلطات الاستثنائية) :

منح القانون الربان بعض السلطات الاستثنائية الخاصة التى تمكنه من مواجهة الظروف الطارئة.

فالمادة (١٠٥) بحرى أجازت للربان الاقتراض بضمان السفينة وأجرتها لمواجهة الضرورات المفاجئة. وعند عدم كفاية القرض. أجازت له الاقتراض بضمان البضاعة المشحونة. وفى كل الأحوال، لايجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على أذن قاضى الأمور الوقتية فى الجهة التى توجد بها السفينة اذا كانت فى مصر، أو أذن القنصل المصرى أو السلطة القضائية المحلية عند وجوده اذا كانت السفينة بالخارج.

واذا تعذر على الربان الحصول على القرض ، فله أن يقوم ببيع البضائع المشحونة بالقدر الذى يمكنه من مواجهة الظروف الضرورية، وذلك بعد الحصول على إذن يصدر من قاضى الأمور الوقتية، أو القنصل المصرى أو السلطة القضائية بالخارج بحسب الأحوال. واذا باع الربان البضائع وجب عليه محاسبة أصحابها على أساس السعر الجارى لبضائع من نفس الجنس والنوع فى الميناء المشحونه اليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه. على أنه يجوز لاصحاب البضائع أو وكلائهم المعارضة فى بيعها وطلب اخراجها من السفينة بعد تقديم وأداء أجرة نقلها كاملة.

وأيا ما كانت الظروف ، فلقد حظر المشرع على الربان بيع السفينة بغير تفويض

خاص من المالك، وذلك حتى فى الاحوال التى تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة البحرية. وحكمة هذا الحظر أن التصرف فى السفينة بالبيع هو أمر خطير، ولامبرر لانفراد الربان به، خاصة وأن وسائل الاتصال الحديثة تتيح له الاتصال السهل بالمالك والحصول على أذنه بالبيع.

ثالثا: المركز القانونى للربان فى علاقته بالمجهز والشاحنين:

رأينا أن المجهز هو الذى يقوم بتعيين الربان وعزله، كما أن الربان يقوم ببعض الأعمال لصالح المجهز. وبناء على ذلك ذهب رأى إلى أن الربان يرتبط بعقد عمل مع المجهز، والعلاقة بينهما هى علاقة تبعية، والواقع، أنه وإن كان المجهز هو الذى يعين الربان ويعزله، الا أن الربان يقوم بالاضافة إلى الاعمال المادية التى يقتضيها عقد العمل، ببعض الاعمال القانونية. وعقد العمل لايكون الا فى إطار الاعمال المادية. وقيل أيضا بأن الربان يرتبط بعقد وكالة مع المجهز، على أساس أنه يقوم ببعض الاعمال القانونية والرد على ذلك، أن الربان يقوم أيضا بالاضافة إلى الاعمال القانونية بالاعمال المادية.

ويذهب الرأى الراجح فى الفقه إلى اعتبار الربان نائبا قانونيا عن المجهز وهذه النيابة مستمدة من القانون مباشرة «فالعقد المبرم بين المجهز والربان ما هو إلا عمل قانونى شرطى، أى أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديده من قبل ولم يدع للافراد حرية تعديله وفق مشيئتهم. وبمعنى أخر لا يترتب على العقد سوى أسناد مركز قانونى موضوعى محدد ابتداء هو مركز الربان إلى شخص معين[1]».

– كما أن الربان يعتبر ممثلا قانونياً للشاحنين. فعندما تلوح الحاجة إلى القيام بعمل مستقل يستفيد منه الشاحنون. فعلى الربان مباشرته نيابه عنهم. ومن ذلك ما

(١) انظر الدكتور مصطفى طه،، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ١٦٩ .

نصت عليه المادة ١/١٠٨ بحرى من أنه «يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقضتيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف».

كذلك تقضى المادة ١٠٧ بحرى بأنه إذا أضطر الربان إلى إصلاح السفينة كان للمستأجر الاختيار بين الانتظار حتى إتمام الإصلاح أو إخراج البضائع منها. وفى هذه الحالة يلتزم المستأجر أو الشاحن. بدفع أجرتها كاملة. ولايتحمل المستأجر أى زيادة فى الأجرة وعن مدة الاصلاح. وإذا تعذر اصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة. فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة. (فإذا تعذر عليه ذلك. فلا مفر من أن يخرج أرباب البضائع بضائعهم ولايلزمون إلا بدفع أجرة ما تم من سفر. ثم يتولى كل منهم تدبير شأنه كما يتراءى له) ما لم يوجدن إتفاق مخالف.

كما تقضى المادة ٢/١٠٨ بحرى بأن على الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة. ويجب عليه اخطار المجهز قبل القيام بأى إجراء غير عادى عندما تسمح الظروف بذلك.

رابعاً : المسئولية المدنية للربان :

تقضى المادة ٣/١٠٨ بحرى بأنه «ويكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيره».

فالربان يعتبر مسئولا مسئولية تعاقدية فى مواجهة المجهز عن أخطائه

الشخصية، حتى ولو كانت هذه الأخطاء يسيرة، وأساس هذه المسئولية التعاقدية العقد المبرم بين الربان والمجهز.

كما يسأل الربان أيضا عن أخطائه الشخصية فى مواجهة الغير. وهذه المسئولية أساسها الخطأ التقصيرى الذى يحدث للغير ضرراً. ومثال ذلك إذا صدم الربان سفينة أخرى بخطأ منه. فالربان مسئول عن تعويض هذا الضرر الواقع بسبب خطئه. على أنه من الناحية العملية، فإن الغير فى هذه الفروض يفضل الرجوع مباشرة على المجهز نظراً لملاءته، وغالباً لايرجع الغير على الربان لعدم جدوى هذا الرجوع. على أن الربان لايسأل عن الأخطاء التى تنتج عن أوامر المجهز، طالما أن الأفعال التى صدرت منه خارج وظيفته الفنية[1].

كما يسأل الربان شخصياً عن أخطائه فى تنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع.

على أن الربان لايسأل عن أخطاء الطاقم البحرى، مالم يكن ذلك نتيجة لسوء اختياره، أو بسبب خطئه فى الإشراف عليهم إذ فى هاتين الحالتين يعتبر مسئولاً على أساس الخطأ الشخصى الصادر منه. وأساس عدم مسئولية الربان عن أخطاء البحارة أنه ليس متبوعا لهم، حيث أنه يتولى تعيينهم باعتباره ممثلا للمجهز.

وكقاعدة عامة، لايسأل الربان عن أخطاء المسافرين، إلا إذا ثبت تقصيره فى إحكام الرقابة عليهم أو فى حفظ النظام على السفينة حيث يعتبر فى هذه الحالة مسئولا على أساس الخطأ الشخصى الواقع منه. على أنه فى هذه الحالة يجب على من أصابه الضرر أن يثبت خطأ الربان وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذى لحق به.

---

(١) انظر الدكتور سمير الشرقاوى القانون البحرى، المرجع السابق المشار إليه، ص : ٢٦١ .

الفصل الثالث

فى

البحـــارة، وعقد العمل البحـــرى

تمهيد :

البحارة هم مجموعة الأشخاص الذى يعملون على السفينة ويرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحرى. ويدخل ضمن هؤلاء الأشخاص ضباط الملاحة والمهندسين البحريين وأى شخص يقوم على خدمة السفينة. كما أن الربان يعتبر من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز (م١/٩ بحرى).

وسوف ندرس كيفية وشروط تكون الطاقم البحرى (البحارة) فى مبحث أول، وفى مبحث ثان ندرس أحكام عقد العمل البحرى.

المبحث الأول

تكوين الطاقم والشروط المطلوبة فى البحارة

(أ) تكوين الطاقم :

يرأس الربان طاقم السفينة، والربان هو من يتولى قيادة السفينة وإداراتها، كما يدخل فى تكوين الطاقم ضابط الملاحة. وضابط الملاحه هو أى شخص يتولى فعلا تسيير السفينة أو مناوراتها. ويدخل فى عداد الطاقم المهندس البحرى الذى يناط به إدارة وصيانة آلات السفينة ويكون مسئولا بصفة دائمة عن ميكنتها. وينخرط فى عداد الطاقم طبيب السفينة وضباط اللاسلكى والضابط الإدارى الذى يقوم بالإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة. أضف إلى ذلك وجود عدد من البحارة الذين يساعدون الربان والضباط والمهندسين البحريين فى أعمالهم، أو الذين يقومون ببعض الخدمات على السفينة كالطهاه والخدم.

وعلى أى الأحوال، فلقد نصت المادة ٢/١٩ بحرى على أن تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية المعمول بها فى مصر وكذلك الأعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التى يجب توافرها فيهم.

(ب) مؤهلات الطاقم :

نظراً للمهمة الخطيرة التى يتولاها الربان وضابط الملاحة والمهندسون البحريون فلقد نص القانون الخاص بمؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على وجوب حصول هؤلاء على الشهادات التى تؤهلهم للقيام بأعمالهم. وهذه الشهادات هى :

١- شهادة ربان.

٢- شهادة ضابط ملاحة أول.

٣- شهادة ضابط ملاحة ثان.

٤- شهادة ضابط ملاحة ثالث.

٥- شهادة كبير مهندسين بحريين.

٦- شهادة مهندس ثان بحرى.

٧- شهادة مهندس ثالث بحرى[١].

ويجب على إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر مراقبة استيفاء السفن التى تتواجد فى الموانى المصرية للشهادات البحرية. وتقضى المادة ١/١١ بحرى على أنه لايجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية القيام بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة[٢]. فالجواز البحرى لازم لمن يعمل على سفينة تبحر خارج المياه

---

(١) انظر المادة الثالثة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات واعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن.

(٢) ويلاحظ أن القانون يشترط لمنح الجواز البحرى وتجديده شروطا صحية يجب توافرها فى طالب الجواز. كما يشترط للحصول على هذا الجواز. ألا يكون الطالب قد سبق الحكم عليه فى جناية أو =

الإقليمية المصرية لكنه غير لازم فى الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية.

كما تقضى المادة ١١١ بحرى بأنه لايجوز لأى شخص القيام بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة طبقاً للقوانين واللوائح الخاصة بذلك. على أن تنظيم أحكام هذا الترخيص يخضع للقوانين والقرارات الخاصة.

ولقد قصرت المادة ١١٢ العمل على السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد فى الموانى المصرية على المصريين. ومع ذلك يجوز استخدام الأجانب من الملاحين والمرشدين بعد الحصول على ترخيص خاص من الإدارة البحرية المختصة، وذلك للاستعانة بخبرتهم عند الحاجة.

عدد البحارة وجنسيتهم :

تقضى المادة ٢/١١٢ بحرى بأنه لايجوز أن يزيد عدد البحارة الأجانب وأجورهم على النسب التى يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص.

ولهذا النص أهمية قصوى إذ أن قانون تسجيل السفن يقضى بشطب تسجيل السفينة عند عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين. ويستلزم قرار وزير المواصلات رقم ١٣ لسنة ١٩٥١ ألا تقل نسبة الملاحين المصريين على كل سفينة مصرية عن ٩٥٪ من مجموع الملاحين وألا تقل مرتباتهم أو أجورهم عن ٩٠٪ من مجموع مرتبات أو أجور هذه الطائفة. كما يقضى النص بألا تقل نسبة ضباط الملاحة المصريين ومن فى حكمهم على كل سفينة مصرية عن ٧٥٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٧٠٪ من مجموع مرتبات هذه الطائفة.

جنحة مخلة بالشرف أو فى إحدى جرائم المخدرات. مالم يكن قد رد إليه اعتباره، وتأكدت جهة الإدارة من حسن سيره وسلوكه.

المبحث الثانى

عقد العمل البحرى

المطلب الأول

تعريف العقد وتكوينه

أولا: تعريف العقد:

تعرف المادة ١١٣ بحرى عقد العمل البحرى بأنه العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل على سفينة لقاء أجر تحت إشراف المجهز أو الربان. ولا يشترط فى العمل المطلوب تأديته أن يكون متصلا بأعمال الملاحة البحرية. بل يمكن أن يكون موضوعا لعقد عمل بحرى العمل الذى لا يتصل بهذه الملاحة كأعمال الطهاة أو خدم السفينة، أو عمل طبيب السفينة[1].

ولا يسرى عقد العمل البحرى إلا على البحارة دون الاشخاص الذى يعملون فى الموانىء، ذلك أن الاخيرين لايخضعون لإشراف المجهز أو الربان، كما أنهم لا يعملون على متن السفينة وهو النطاق اللازم لإضفاء صفة الملاح على الشخص.

ثانيا: الاحكام القانونية لعقد العمل البحرى، ونطاق تطبيقه:

تسرى على عقد البحرى الاحكام القانونية الواردة فى الفصل الثالث من القانون الجديد. ومع ذلك نصت المادة ١/١١٤ بحرى على أنه تسرى على عقد العمل البحرى الأحاكم الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد بشأنه نص فى هذا القانون. كما نعتقد أيضا أن عقد العمل البحرى يخضع لنصوص القانون المدنى فى شأن عقد العمل فيما لم يرد بشأنه نص، وفيما لا يتعارض مع طبيعة العمل البحرى.[2]

---

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً ص ١٧٦. وأيضاً الدكتور محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى المشار إليه سابقاً ص ٢٧١.

(٢) قبل إصدار القانون الحالى، كان العمل البحرى يخضع لنصوص قانون عقد العمل البحرى رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩م.

ويلاحظ أن المادة ٢/١١٤ بحرى قد استثنت من نطاق أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى القانون الاشخاص الذين يعملون فى السفن البحرية الصغيرة والتى تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا. ذلك أن من يعمل على متن هذه السفن الصغيرة عادة مايكون مالكا لها أو شريكا فى الملكية، ويندر استخدام عمال بحريين فيها، وإذا تم استخدام اشخاص للعمل عليها، فعادة مايكون هؤلاء من طبقة الصبيان لا البحارة(١).

وعقد العمل البحرى عقد رضائى.فهو ينعقد بتوافر الايجاب والقبول بين المجهز والعامل البحرى على أن يقوم الأخير بالعمل على سفينة معينة مقابل أجر يلتزم به الشخص الأول، ولايشترط لابرام العقد إفراغه فى شكل معين.

ولابد من كتابة عقد العمل البحرى. والكتابة هى شرط لاثبات العقد وليست شرطا للانعقاد. على أن القانون أتاح ، مع ذلك للبحار اثبات العقد بكافة طرق الاثبات، ذلك أن إستخدام البحار قد يتم على وجه السرعة نظرا لعدم جود متسع من الوقت لتحرير العقد، فكان لابد من اعطاء البحار مكنه اثباته بكل الطرق حفاظا على حقوقه، والواقع أنه حتى ولو لم يرد نص خاص فى هذه المسألة لأمكن مع ذلك للبحار اثبات العقد فى مواجهة رب العمل بكافة طرق الاثبات لان العقد بالنسبة اليه يعتبر تجاريا، بينما يعتبر فى نظر البحار مدنيا تسرى عليه القواعد العامة فى الاثبات(٢).

وتشترط المادة ١/١١٦ بحرى تحرير عقد العمل البحرى من ثلاث نسخ تسلم إحداها لرب العمل، ويتم إيداع الثانية بالإدارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة الى البحار، إلا إذا كان العقد مشتركا فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة، وللبحار الحصول على مستخرج بما يهمه من بيانات العقد.

---

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون فقرة رقم ٩٠.

(٢) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون فقرة رقم ٩١.

وتحدد المادة ٢/١١٦ البيانات التى يجب أن يشملها العقد وهى:

١- تاريخ ومكان انعقاده

٢- مدته.

٣- اسم البحار وسنه وجنسيته وموطن

٤- نوع العمل المنوط به.

٥- أجرة البحار وكيفية تحديدها.

٦- رقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحرى والترخيص البحرى.

٧- تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه واذا كان العقد بالرحلة.

ويلاحظ أن نقص أحد البيانات لا يترتب عليه بطلان العقد، كل ما هناك أن العقد لايمكن أن يؤدى وظيفته فى الاثبات إلا فى حدود ما أشتمل عليه من بيانات[1].

(١) انظر المذكرة الإيضاحية فقرة ٩٢، وعلى رب العمل أن يسلم البحار ايصالاً بما قد يكون أودعه من أوراق لديه. انظر المادة ٣/١١٦ بحرى.

المطلب الثانى

آثار عقد العمل البحرى

يرتب عقد العمل البحرى التزامات على عاتق كل من البحار والمجهز فيجب على البحار أداء العمل المنوط به، وعليه التزام بالطاعة وخدمة السفينة، وانقاذها فى حالة الخطر.

أما المجهز فهو يلتزم بدفع الاجر، وهو كذلك يتكفل ب... وايواء البحار وعلاجه عند مرضه وترحيله عند انتهاء العقد.

وفيما يلى نشرح هذه الالتزامات المتبادلة.

أولا: التزامات البحار:

١ - الالتزام بأداء العمل:

تقضى المادة ١/١١٧ بحرى بالتزام البحار بالقيام بالعمل المتفق عليه، وذلك تحت اشراف الربان وإدارته.

وعلى البحار أن يبذل فى القيام بعمله عناية الشخص المعتاد، على أنه يجب على الربان أن يحدد مضمون العمل الذى يلتزم به كل من البحارة، ويجب أن يكون هذا العمل مذكورا على وجه محدد فى العقد المبرم مع البحار. كما يجب بيان طبيعة ونوع هذا العمل فى دفتر اسماء البحارة.

على أنه إذا اقتضت الظروف تكليف البحار بعمل اضافى أو بعمل آخر غير منوط القيام به، فلاغضاضة فى ذلك. فالمادة ٢/١١٧ بحرى تقضى بالتزام البحار بالعمل على انقاذ السفينة والأشخاص الموجودين عليها وكذلك البضائع المشحونة فى حال تعرض السفينة للخطر. على أنه فى هذه الحالة يجب مكافآة البحار ماليا عن العمل الاضافى، وبحيث لا تقل قيمة المكافآة عن الأجر المقابل للساعات التى استغرقها هذا العمل.

ولايجوز للربان أو البحار استغلال وجوده على السفينة للقيام بعمل آخر غير المكلف به أو لجنى فائدة أخرى من وراء ذلك. فيجب على البحار تكريس وقته للقيام بالعمل المنوط به، ولايجوز له بصفة خاصة أن يشحن فى السفينة بضاعة لحسابه الخاص، إلا بعد الحصول على إذن المجهز. وإذا خالف البحار هذا الحظر وجب عليه أن يدفع لرب العمل أجره نقل البضائع التى شحنت مضافا اليها مبلغ يعادلها على سبيل التعويض. كما يجوز للربان أن يأمر بالقاء هذه البضائع فى البحر اذا وجد أن بقائها فى السفينة من شأنه تهديد سلامتها أو الاشخاص الموجودين عليها أو البضائع المشحونة، أو إذا كان من شأن وجودها على السفينة استحقاق غرامات أو نفقات أو تكاليف معينة.[1]

٢- الالتزام بالطاعة:

تقضى المادة ١/١١٧ بحرى بوجوب طاعة البحار لأوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة، كما لايجوز له مغآخرتها الا بعد الحصول على إذن الربان. وأذا رفض البحار الانصياع لأوامر رؤسائه فإنه يعاقب بالعقوبات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة، وخاصة القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن.

على أن البحار لا يلتزم بطاعة رؤسائه (المجهز أو الربان اذا كانت أوامرهم تتعارض مع أحكام عقد عمله أو كان من شأنها مخالفة النظام العام أو الآداب أو تعريض البحار للخطر[2].

وبالاضافة الى العقوبات التى توقع على البحار فى حالة مخالفته أوامر رؤسائه، يمكن ايضا إنزال بعض الجزاءات التأديبية عليه. فلقد نصت المادة الثانية من

---

(١) انظر المادة ١١٨ من القانون البحرى الجديد.

(٢) نظر الدكتور سمير الشرقاوى القانون البحرى، المرجع السابق الإشارة سابقاً ص ٢٧٨.

القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ والسابق الاشارة اليه، على حق الربان فى انزال جزاءات تأديبية على البحار متى وجدت السفينة فى عرض البحر وارتكاب البحار مخالفات معينة تتنافى مع الالتزام بالطاعة وواجب احترام الرؤساء، أو الاخلال بحسن السلوك الذى يجب أن يتحلى به البحار وذلك كأن يهرب المسكرات والمشروبات الكحولية على متن السفينة لاستخدامها أو احداث المشاجرات مع باقي البحارة أو الركاب.

ثانيا: التزامات المجهز:

١ – الالتزام بدفع الأجر:

دفع الأجر هو الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق رب العمل وفقا لعقد العمل البحرى. والأصل أن الأجر يتم تحديده وفقا لارادة الطرفين، فإن لم يتفق على أجره معينة كان الفصل فى ذلك للعرف البحرى فى المكان الذى انعقد فيه العقد. وعلى أى الاحوال، فان تعيين الحد الادنى لاجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية، وتعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفيةأدائها وترقياتهم وأجازاتهم يتم بقرار يصدر من الوزير المختص (أنظر المادة ٢/١١٩) بحرى.

وأجر البحار قد يكون محدداً بحسب اليوم أو الشهر أو بالرحلة وقد تكون ل نسبة معينة فى الأرباح الناتجة عن الرسالة البحرية، ورب العمل يلتزم بأداء الأج – كقاعدة عامة – فى الزمان أو المكان الذى يحدده العقد أو اللذين يقضى بهم العرف البحرى[١].

ولايجوز – كقاعدة عامة – تخفيض المرتب أو الأجر الأساسى للبحار بسبب

---

(١) ويلاحظ أن القرار الوزارى رقم ١ لسنة ١٩٥٧ بشأن تنظيم شئون أفراد طاقم السفينة البحر التجارية والصادر تنفيذاً للمرسوم بقانون رق ٢٥٣ بشأن تنظيم شئون أفراد طاقم السفن المصر يحدد حداً أدنى للأجور لا يجوز النزول عنه كما تعتبر الأجور المنصوص عليها بهذا القرار شام [illegible] علاء معينه

نقله من سفينه إلى أخرى تابعة لنفس المالك، ولا بسبب نقله من وظيفة إلى أخرى على نفس السفينة التى يشتغل عليها، إلا اذا كان ذلك على سبيل العقوبة التى يستأهلها، أو فى حالات التعيين المؤقت أو تحت الاختبار.

وتقضى المادة (١٢٠) بحرى باستحقاق البحار نسبة من الاجر تضاف الى اجرته الأصلية المنصوص عليها فى العقد، وذلك أثناء سفره، وهذه الزيادة تمثل بدل اغتراب، ويحدد حدها الأدنى قرار يصدر من الوزير المختص.

تغيير الظروف وأثره على الاجرة:

قد تحدث ظروف أثناء الرحلة كالقوة القاهرة التى من شأنها الغاء الرحلة، أو ظروف أخرى من شأنها إطالة الرحلة أو تقصيرها، فما أثر هذه الظروف على أجرة البحار؟

أ- الغاء الرحلة بسبب القوة القاهرة:

إذا كان أجر البحار معينا بالرحلة، ثم حالت القوة القاهرة دون القيام بالرحلة، أو الاستمرار فى السفر، فأن البحار لايستحق أجرته إلا عن الايام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة دون زيادة أو نقصان، ولايجوز له المطالبة بأى مكافآة أو تعويض لانتفاء خطأ المجهز.

أما اذا غرقت السفينة أو تمت مصآخرتها أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية، فلايستحق البحار - كقاعدة - إلا أجرته عن الايام التى قضاها فى العمل، ومع هذا أجاز القانون للمحكمة إعفاء رب العمل من دفع أجرة البحار كلها أو بعضها إذا ثبت أن ماوقع من ضرر كان نتيجة لفعلهم أو تقصيرهم فى أنقاذ السفينة أو المسافرين أو البضائع.

كما يجوز لرب العمل انهاء العقد فى هذه الحالة دون سابق اخطار[١].

---

(١) أنظر المادة ١٣٤ بحرى.

ب- تقصير مدة السفر أو اطالتها:

إذا كان الأجر معينا بالرحلة وتقرر تقصيرها بفعل الربان أو المجهز، فلا يتم تخفيض أجر البحار.

وإذا كان الأجر مستحقا بالرحلة، وتم إطالة الرحلة أو تأجيل السفر، كأن أصدر الربان أمره بالمرور على موانيء لم تكون داخله فى خط سير الرحلة، فإنه يجب زيادة الأجر بنسبة امتداد المدة، أما إذا كان تأجيل السفر أو إطالة الرحلة ناشئا عن فعل المجهز أو الربان، فلا يستحق الربان هذه الزيادة فى الأجرة إذا كان تأجيل السفر أو اطالته ناشئا عن خطئه[1].

جـ- أثر وفاة البحار على الأجر:

إذا كان البحار معينا فى رحلة الذهاب وحدها، فان رب العمل يلتزم بأداء أجرته كاملة إذا حدثت الوفاة بعد بدء السفر[2].

أما إذا كان البحار معينا لكل من رحلتى الذهاب والعودة، وحدثت الوفاة أثناء رحلة الذهاب، استحق البحار نصف الأجرة فقط، أما إذا حدثت الوفاة أثناء رحلة العودة، فان البحار أو ورثته يستحقون الأجرة كاملة عن رحلتى الذهاب والعودة[3].

واذا توفى البحار بسبب دفاعه عن السفينة أو البضائع أو المسافرين فإن ورثته يستحقون مبلغاً يعادل أجرة ثلاثة أشهر اذا كات الأجرة معينة مشاهرة أو أجر يعادل أجرته عن الرحلة اذا كان الأجر معينا بالرحلة بالاضافة إلى التعويضات أو المكافآت التى يقررها قانون العمل وقوانين التأمينات الاجتماعية فى هذه الحالات[4].

---

(١) انظر المادة ١٢١ بحرى.

(٢) أنظر المادة ١٢٢/ ١ بحرى

(٣) أنظر المادة ٢/١٢٢. بحرى.

(٤) أنظر المادة ٢/١٣١ بحرى.

د- أثر مرض البحار أو اصابته على الأجرة:

قد يصاب البحار أثناء الرحلة بمرض أو يصاب بجرح أو عاهة تقعده عن العمل على متن السفينة. فما هو أثر ذلك على استحقاقه للاجرة؟ أجابت المادة ١/١٢٧ بحرى على هذا التساؤل باستحقاق البحار الذى يصاب بجرح أو مرض لاجرته كاملة إذا كان الجرح أو المرض قد حدث أثناء خدمته للسفينة أثناء الرحلة. ويظل هذا الالتزام قائما على عاتق المجهز حتى يبرأ البحار، أو تثبت عاهته المستديمة.

أما بعد انتهاء الرحلة فتسرى الاحكام والقواعد المنصوص عليها فى قوانين العمل [١].

على أن استحقاق البحار لاجرته كاملة فى هذه الحالات متوقف على سلوكه. فاذا كان المرض أو الاصابة أو الجرح ناشئاً عن سوء سلوكه كعصيانه للاوامر أو حالة انغماسه فى المسكرات، فإنه لايستحق أى أجرة أو معونة[٢].

كما أن استحقاق البحار لاجرته فى حالة مرضه أو اصابته أو جرحه متوقف على حدوث هذه الاصابة أو الجرح أو المرض بسبب خدمة السفينة. أى يجب أن يتوافر قدر من السببية بين المرض والجرح وخدمة السفينة. فان حدثت هذه الأمور خارج نطاق خدمة السفينة فان البحار لا يستحق أجرته، ومثال ذلك أن يلحق بالبحار إصابة أو جرح أثناء خروجه الى البر لقضاء بعض حاجاته الخاصة أو للتنزه أو لغيرها من الأسباب التى لا ترتبط بخدمة السفينة[٣].

---

(١) أنظر المادة ١٢٧/ ٢ بحرى

(٢) أنظر المادة ٢/١٢٧. بحرى.

(٣) أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المسار إليه سابقاً، فى ص ٢٨٥.

هـ- ضمانات الوفاء بالأجرة:

الأجر هو المورد الأساسى الذى يتعيش منه البحار ويقيم به أود أسرته، لهذا السبب أقام المشرع سياجا من الضمانات التى تستهدف حماية هذا الاجر وحصول الملاح عليه. وأهم هذه الضمانات تقرير امتياز بحرى لدين الاجر كذلك عدم جواز الحجز عليه إلا فى حدود معينة.

١- الامتياز البحرى لدين الأجرة:

أاتبر المشرع البحرى أجور الربان والبحارة من الديون الممتازة حيث وضعها فى المرتبة الثالثة بعد ديون المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة والديون العامة المستحقة للدولة أو لاحد الاشخاص العامة.

ولقد رأينا أن سبب تقرير هذا الامتياز يرجع إلى اعتبارات انسانية مردها حماية البحارة في مصآخر رزقهم.

وإذا تعددت ديون البحارة، فإنها تعتبر فى درجة واحدة بحيث تشترك جميعها فى التوزيع بنسبة كل منها.

كما أن دين الأجرة يعتبر دينا ممتازا أيا كانت الوسيلة المتخذة لحساب الاجرة، أى سواء كانت الاجرة مشاهرة أم بالرحلة، كما أن حق الامتياز ينصب على السفينة وملحقاتها.

ولقد رأينا أن المشرع وضع استثناء هاما على قواعد ترتيب الامتيازات البحرية. وهذا الاستثناء يتعلق بدين الاجرة عند تعدد الرحلات البحرية، حيث اعتبر أن ديون الاجرة الناشئة عن عقد العمل البحرى تعتبر كما لو نشأت بمناسبة الرحلة الاخيرة.

٢- منع الحجز على الأجر:

نصت المادة ١٢٤ بحرى على أنه لايجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة فى قوانين العمل.

ومفاد ذلك أن القانون البحرى لم يمنح ميزة استثنائية للبحار فى عدم جواز الحجز على اجرته بصفة مطلقة خروجا على القواعد العامة إذ لامبرر لتقرير معاملة استثنائية للعمال البحريين فى هذا المجال[١].

والقواعد العامة فى هذا الصدد تقرر بأنه لايجوز الحجز إلا على ربع الاجر. فالمادة (٣٠٩) من قانون المرافعات تقضى بأنه «لا يجوز الحجز على الاجور والمرتبات إلا بمقدار الربع وعند التزاحم يخصص نصفه لوفاء دين النفقة المقررة والنصف الآخر لما عداها من الديون».

كما تقضى المادة ٤١ من قانون العمل رقم ٩١ لسنة ١٩٥٩ (المعدلة) بعدم جواز الحجز على أجور العمال ومستحقاتهم إلا فى حدود معينة ووفاء لديون معينة. فالحد الاقصى الذى يجوز الحجز عليه من أجر العامل لا يجب أن يزيد عن الربع مع العلم بأن المشرع منع الحجز على التسعة جنيهات الأولى شهريا أو الثلاثين قرشا الأولى يوميا الا فى حدود الربع فقط ووفاء لدين النفقة أو لاداء المبالغ المستحقة عما تم توريده له ولمن يعوله من مأكل وملبس، ومازاد عن ذلك من قيمة هذه الديون أو استيفاء غيرها من الديون. فإن التنفيذ يكون بقدر المتبقى من أجر العامل فيما لايزيد عن الربع. وفى حالة تزاحم الديون فإن الاولوية لدين النفقة[٢].

ومن جهة أخرى، فإنه لايجوز التنازل عن الاجر باعتباره من الحقوق التى تنشأ

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون فقرة رقم ومابعدها.

(٢) أنظر الدكتور همام محمد محمود، قانون العمل، (غير مذكور فيه سنة النشر)، ص ٣٤١.

للبحار عن عقد العمل البحرى إلا فى الحدود التى يقضى بها قانون العمل، وفى ذلك تنص المادة ١/٦ من قانون العمل الموحد بأنه يقع باطلا كل مصالحة أو إبراء عن الحقوق الناشئة عن عقد العمل خلال سريانه أو خلال شهر من تاريخ انهائه إذا كانت تخالف أحكام هذا القانون.

وعلى ذلك يبطل التنازل عن الاجر أو جزء منه إذا كان سابقا على التعاقد حيث فيه مظنة استغلال العامل. كذلك يبطل التنازل عن الاجر أو جزء منه إذا تم هذا التنازل أثناء تنفيذ العقد وقبل انتهائه. وعلة ذلك أن العامل يكون خلال هذه المدة تحت وصاية وسيطرة صاحب العمل بما يجعله ضعيفا فى مواجهته. كذلك لايجوز التنازل عن الاجر أو جزء منه إذ وقع خلال شهر من ترك الخدمة إذ قدر المشرع أنه خلال هذه المدة يكون العامل مقبلا على فترة تعطل تجعله محتاجا الى أى قدر من المال مما قد يدفعه الى قبول حصوله على حقه فى الاجر بصفة معجلة على الحصول عليها كاملة مؤجلة. أما فى غير هذه الحالات فان النزول عن الحقوق يكون صحيحا طبقا لقانون العمل الموحد[١].

هـ- تقادم الاجر:

تنص المادة (١٣٥) بحرى على انقضاء جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بفوات سنة من تاريخ انتهاء العقد.

وعلى ذلك، فالتقادم الذى وضعه المشرع هو تقادم قصير وحكمته وجوب خضوع الديون الناشئة عن الرحلة البحرية لتسوية سريعة للعمل على استقرار المراكز القانونية للاطراف المختلفة، وعدم مفاجئة المجهز بمطالبات بعد فوات مدة طويلة حتى لايعجز عن أدائها[٢].

---

(١) أنظر الدكتور همام محمد محمود همام، المرجع السابق، ص ١٤٤ ومابعدها.

(٢) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المشار إليها سابقاً ص ١٨٣.

ويلاحظ أن مدة التقادم (أى السنة) يبدأ حسابها من تاريخ انتهاء عقد العمل البحرى. وذلك خلافا للتقنين البحرى السابق الذى كان يقرر بداية حساب المدة من بعد وصول السفينة بسنة، وفى حالة هلاكها فان المدة تبدأ يوم الذى كان يجب أن تصل فيه السفينة.

كما يلاحظ أيضا أن التقادم السنوى القصير لايسرى فقط على الأجر وإنما يسرى على كل مستحقات البحار التى يكون لها صفة الاجر كالاجور الإضافية ومصروفات علاجه وترحيله

وأخيرا، يلاحظ أن التقادم القصير لايسرى فقط على دعاوى استحقاق الاجر، وإنما يسرى على كل الدعاوى التى يوجهها البحار الى رب العمل نفسه كالدعوى التى يرفعها المجهز ضد العامل لاعفائه من دفع أجر البحار اذا ثبت تقصيره فى انقاذ السفينة أو المسافرين أو الشحنة[1].

ولما كانت هذه المدة القصيرة (السنة) هى مدة تقادم فانه يسرى عليها الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة.

و- حق البحار فى الحصول على سلفة:

أجاز القانون البحرى للبحار الحصول على سلفة من أجرته، وذلك إذا تقرر سفره. فلقد راعى المشرع أن البحار يسافر ويغترب بعيدا عن أفراد أسرته لفترة قد تطول، حيث يحتاجون خلالها الى مايقيم أودهم ويقضى حاجاتهم. فقرر المشرع للبحار فرصة الحصول على سلفة لتسيير أموره وأمور اسرته حتى يسافر وهو مرتاح البال مطمئن النفس. بل ان القانون بلغ من تعاطفه مع البحار أن أجاز تفويض الزوجة أو الأولاد أو الأصول أو الفروع أو الاشخاص الذين يقيمون مع البحار ويتولى الانفاق عليهم الحق فى باقى مبلغ السلفة، بل إن القانون لم يجز استرداد

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية فقة رقم ٩٧

هذه السلفة فى كل الأحوال، حتى فى حالة الغاء عقد العمل البحرى لسبب يرجع الى البحار نفسه، وحتى ولو وجد شرط فى العقد يقضى بهذا الاسترداد[1].

ومع ذلك، فلقد أحاط القانون حق البحار فى الحصول على سلفة بحدود ضيقة، فلم يجز الحصول على السلفة ألا فى حدود ربع الاجرة الأصلية، مع ذكر بيان عن السلفة فى دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمى مشفوعا بتوقيع البحار وتعلل المذكرة الايضاحية هذه القيود بالحرص على ألا يتصرف البحار مقدما فى الجزء الأكبر من أجره ولايبقى له مايكفيه لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته[2]

٢- الالتزام بابراء وغذاء البحار:

نصت المادة (١٢٥) بحرى على أن يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار واقامته فى السفينة دون مقابل، وذلك وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

فالمجهز يلتزم بتقديم الغذاء والمأوى للبحار خلال الرحلة البحرية دون أن يحصل منه على بدل نقدى فى نظير ذلك، ودون أن يخصم جزءا من أجرته فى سبيل تقديم هذا الغذاء أو المأوى.

ويجب على المجهز أن ينفذ هذا الالتزام عينا، فلا يجوز له أن يعطى البحار بدلا نقديا يدبر به أمور غذائه ومأواه. ويستهدف ذلك ضمان حصول البحار على عناصر التغذية السليمة والمأوى الصحى خاصة وأنه يحتاج اليها خلال سفره الشاق وعمله الضمنى على السفينة.

ولقد صدر القرار الوزارى (لوزير الحربية) رقم ١٦٦ لسنة ١٩٦٦ فى شـ تنظيم غذاء البحارة فى السفن التجارية البحرية التى لاتقل حمولتها عـ

---

(١) أنظر المادة ٢/١٢٣ فقرة (٣). وأنظر ايضاً المذكرة الايضاحية فقرة ٩٤.

(٢) أنظر المادة ١/١٢٣ بحرى، والمذكرة الإيضاحية فقرة ٩٤.

خمسمائة طن. ولقد حدد هذا القرار الحدود الدنيا لأصناف المأكولات التى يجب استهلاكها اسبوعيا لكل بحار[1].

٣- الالتزام بعلاج البحار:

يلتزم المجهز بعلاج البحار عند اصابته بمرض أو إصابة بدنية، ومبنى هذا الالتزام اعتبارات انسانية مبناها أن البحار يقدم خدمته للسفينة ويتحمل مخاطر الرحلة البحرية، فلا أقل من مشاركة المجهز فى تقديم العلاج اللازم له على نفقه السفينة.

وتقرر المادة ١٦ بحرى هذا الالتزام صراحة، فتوجب على رب العمل علاج البحار دون مقابل عند اصابته بجرح أومرض أثناء خدمته للسفينة، أما إذا كان المرض أو الاصابة ناشئة بسبب خطأ البحار أى عن سوء سلوكه كعصيانه أو إنغماسه فى السكر أو غيرها من حالات سوء السلوك فان العلاج يكون بمقابل يخصم من أجرته. وفى كل الأحوال ،ينقضى التزام رب العمل بالعلاج إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابلين للشفاء، ففى هذه الحالة تغطى النفقات قوانين التأمينات الاجتماعية.

وكما سبق القول فان البحار المريض أو المصاب يستحق أجرا كاملا أثناء الرحلة اللهم إلا إذا كان الجرح أو المرض يعودان الى خطأ البحار نفسه وسوء سلوكه.

أما إذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب على رب العمل أن يدفع نفقات دفنه فى بلده، أيا كان سبب الوفاة، أى حتى ولو كانت الوفاة راجعة إلى سوء سلوك البحار إذ أن الموت يمحو الاساءة، وينال المسىء العقوبة بقبره[1].

---

(١) وهناك ثلاث اتفاقيات دولية وضعت عام ١٩٤٦ بشأن هذا الموضوع: الأولى بشأن أحكام الملاحين، والثانية بشأن مؤهلات الطهاة، والثالثة بشأن تيسير إقامة الملاحين على متن السفينة أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع السابق الإشارة إليه، ص ١٨٣.

وعلى رب العمل القيام بايداع خزانة الإدارة البحرية المختصة الاجور النقدية وغيرها من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى وذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة.

٤- الالتزام بإعادة البحار الى وطنه، وترحيله:

يلتزم المجهز بترحيل البحار الى الميناء الذى قامت منه السفينة عند انقضاء عقد العمل البحرى.

وهذا الالتزام مبناه اعتبارات إنسانية إذ أنه حرصا على كرامة البحار لايجوز تركه فى بلد أجنبى يتعرض فيه للتشرد أو البطالة. كما أن البحار يشكل جزءا من القوة العاملة ذات الخبرة، والتى يجب إعادتها إلى الوطن للانتفاع بها.(٢)

وتقضى المادة ١/١٢٩ بحرى بالتزام رب العمل بإعادة البحار الى مصر إذا حدث اثناء السفر مايوجب إنزاله من على متن السفينة، إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة المحلية أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار.

وإذا تم تعيين البحار المصرى فى ميناء مصرى وجب إعادةهذا البحار الى نفس الميناء. الا إذا وجد اتفاق على إعادته الى مكان آخر. وإذا تم تعيين البحار فى ميناء أجنبى كان له أن يختار بين إعادته الى هذا الميناء الاجنبى أو إلى أى ميناء يعينه فى مصر.(٣)

---

(١) أنظر المادة ١/١٢٨ بحرى، والمذكرة الإيضاحية فقرة ٩٥.

(٢) أنظر المادة ١٢٩ بحرى.

(٣) أنظر المادة ٣/١٢٨، ٣/١٢٩.

أما إذا كان البحار المعين أجنبيا. فيجب إعادته الى الميناء الذى تم تعيينه فيه، إلا إذا نص فى العقد على إعادته إلى أحد الموانى المصرية[1].

وعند ترحيل البحار، فإن رب العمل يلتزم بنفقات غذائه واقامته فضلا عن المال اللازم لانتقاله[2].

المطلب الثالث

إنقضاء عقد العمل البحرى

ينقضى عقد العمل البحرى بأسباب عديدة منها انتهاء مدته إذا كان العقد محدد المدة، أو بانتهاء الرحلة إذا كان محددا بالرحلة. كما ينقضى العقد بوفاة البحار، أو فصله من الخدمة، وأخيرا ينقضى العقد المعين بالرحلة إذا حالت القوة القاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته.

وإذا كان عقد العمل البحرى محدد المدة، وانتهت مدته أثناء السفر أو الرحلة فإن المادة ١٣٠ بحرى تقضى بامتداده بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى. على أنه إذا مرت السفينة، بعد انتهاء العقد بالميناء الذى يجب إعادة البحار اليه، فلا يمتد العقد إلا إلى حين وصول السفينة الى هذا الميناء. وحكمة امتداد العقد فى هذه الحالة مبرر على أساس الاعتبارات التى تقتضيها سلامة السفينة، حيث أن وجود البحار على متنها أساسى ولازم الى حين وصولها الى الميناء المصرى.

أما إذا إنقضى عقد العمل البحرى بوفاة البحار أثناء دفاعه عن السفينة أو المسافرين أو البضائع، فإن ورثته يستحقون تعويضا حددته المادة ١٤١ بحرى،

---

(١) أنظر المادة ٤/١٢٩.

(٢) أنظر المادة ٥/١٢٩.

بالاضافة الى مايستحقه من تعويضات أخرى تقررها قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية.

وإذا تم عزل البحار بفصله أثناء السفر فإنه لايجبر على ترك السفينة فى ميناء أجنبى، إلا بإذن من القنصل المصرى أو من السلطات المحلية عند عدم وجوده، ويلاحظ أن إخراج البحار من السفينة عند فصله يجب أن يؤخذ بنوع من الحذر فلا يرغم البحار على ترك السفينة إلا إذا كان من شأن وجوده عليها تعريض السفينة أو المسافرين أو البضائع للخطر كأن تكون التهمة المنسوبة اليه على قدر من الجسامة كأن يكون سبب تمرده وعزله هو تهديده أحد المسافرين بالقتل أو اشعال النيران. وعلى أى الأحوال، وحرصا على اعتبارات العدالة أوجبت المادة ١٣٢ بحرى أن يتم إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر البحارة. فإذا لم يتم هذا الاثبات اعتبر الفصل تعسفيا.

وينقضى عقد العمل البحرى المحدد بالرحلة إذا حالت القوة القاهرة دون البدء فى السفر أو مواصلته، ولا يستحق البحار عندئذ أجرا إلا عن الايام التى عملها فعلا، ولايجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض[(١)].

وأخيرا إذا غرقت السفينة أو صودرت أو أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية فإن البحار لا يستحق أجرا إلا عن الأيام التى قضاها فى العمل. كما يجوز لرب العمل انهاء عقد العمل البحرى فى هذه الحالة دون اخطار سابق.[(٢)]

---

(١) أنظر المادة ١٣٣ بحرى.

(٢) أنظر المادة ٢/١٣٤ بحرى.

الفصل الرابع

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

تمهيد :

اذا كانت السفينة وهى فى عرض البحر تشكل مجتمعاً قائماً بذاته يقوم الربان بقيادته، ويكرس الطاقم والبحارة نشاطهم لخدمته، الا أن السفينة مع ذلك لا تفقد كل صلاتها بالبر. ذلك أن الغرض الأساسى من الرحلة البحرية هو استغلال السفينة فى نقل الأشخاص أو البضائع، ولكى ينجح هذا الاستغلال على أكمل وجه، كان لابد من أشخاص يساهمون فى مساعدة المجهز والشاحنين. ويكونون حلقة الوصل بين السفينة والبر.

ولقد عالج القانون الجديد الأحكام الواجب انطباقها على هؤلاء الاشخاص فى الفصل الرابع من الباب الثانى. وتحدث القانون عن ثلاثة من الاشخاص البريين وهم: وكيل السفينة (أمين السفينة)، ووكيل الشحنة (أمين الحمولة)، وأخيرا المقاول البحرى.

وسوف ندرس الاحكام القانونية لهؤلاء الاشخاص البريين فى أربعة مباحث رئيسية، على أن يسبقها مبحث أول فى الاحكام العامة التى يشترك فى الخضوع لها هؤلاء جميعا ثم ندرس فى مبحثين آخرين كل من وكيل العبور، والسمسار البحرى.

المبحث الأول

الاحكام العامه

التى تطبق على الوكلاء البحريين والمقاولين البحريين

حرص المشرع على وضع بعض الاحكام التى تسير عمل الوكلاء البحريين وذلك «باخضاعهم لقانون يألفونه ويرتاحون اليه وبازاله عبء

مسئوليتهم بتقادم قصير»[1].

فمن ناحية أولى ، فإن القانون الواجب التطبيق على الأعمال أو العقود التى يجريها الوكيل البحرى أو المقاول البحرى هو «قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال».

والغالب فى العمل أن يكون هذا الميناء هو موطن المقاول أو الوكيل البحرى، وبالتالى يكون القانون الوطنى هو الواجب تطبيقه، بما يشمله من قواعد موضوعية[2].

ومن ناحية ثانية، اجاز القانون للوكيل البحرى أو المقاول البحرى رفع الدعوى على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى فى دائرتها موطن هؤلاء الوكلاء البحريين، وذلك تيسيراً عليهم من تحمل مشقه الانتقال إلى موطن المدعى عليه. وتسرى هذه القاعدة فى كل من النطاقين الداخلى والدولى على حد سواء. ولاشك أن تطبيق هذه القاعدة فى المجال الدولى يمكن (الوكيل البحرى) من مقاضاة خصمه «أمام قضاء قريب يتكلم لغته ويسير على أوضاع مألوفة له»[3].

وأخيراً، وضعت المادة ١٣٩ بحرى تقادماً قصيراً للدعاوى التى ترفع من الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى. هذا التقادم مدته سنتان. أما دعاوى الوكيل أو المقاول ضد الموكل أو صاحب العمل فلا يسرى عليها هذا التقادم بل تسرى عليه القواعد العامة.

---

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحرى فقرة ١٠٠.

(٢) أنظر المادة ١٣٧ بحرى.

(٣) أنظر المذكرة الإيضاحية، فقرة ١٠١.

المبحث الثانى

وكيل السفينة (أمين السفينة)

تعريف وكيل السفينة ووظيفته :

هو الشخص الذى يعينه المجهز لكى يقوم عنه بالعمليات أو الأعمال المتعلقه بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة، مثل شراء المؤن أو الوقود وقطع الغيار، واجراء الاصلاحات للسفينة، وقبض اجره النقل وغيرها من الأعمال، وهذه أمور تقع أصلاً فى نطاق اختصاص الربان. على أنه لما كانت هذه الأعمال تستهلك وقتاً وجهداً قد يؤدى إلى تعطيل السفينة فى الموانى المختلفة، فقد قامت شركات الملاحة بالبحث عن شخص يقوم بهذه العلميات للسفينة فى كل ميناء ترسو فيه، دون أن تضطر للركون فى الميناء لمدة طويلة. هذا الشخص هو وكيل السفينة.

ويجوز أن يعهد الى وكيل السفينة بعمليات أخرى كتسليم البضائع تمهيداً لشحنها عند القيام أو بتسليمها لاصحابها بعد تفريغها عند الوصول وأيضاً تحصيل اجرة النقل المستحقة للمجهز (أنظر المادة ١٤١ بحرى).

المركز القانونى لوكيل السفينة:

لا يمكن اعتبار وكيل السفينة تابعاً للمجهز على أساس عقد عمل يربط بينهما. ذلك أن عقد العمل يكون فى الأعمال المادية، لكن وكيل السفينة يقوم أيضاً بأعمال قانونية لصالح المجهز. أضف إلى ذلك أن علاقة العمل تقتضى الخضوع والتبعية، بينما يتمتع وكيل السفينة بقسط وافر من الاستقلال فى أدائه لعمله.

ويذهب الفقه الراجح إلى أن وكيل السفينة هو وكيل عن المجهز، أى يعمل باسمه ولحسابه فى سبيل الحصول على أجر. وهذا ما نصت عليه أيضاً المادة ١٤٢ بحرى بقولها «يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر».

مسئولية وكيل السفينة :

يسأل وكيل السفينة فى مواجهة المجهز عن الأخطاء التى يرتكبها فى تنفيذ وكالته. فهو وكيل مأجور وعليه أن يبذل فى تنفيذ وكالته عناية الرجل المعتاد.

أما فى مواجهة الغير، فلا يسأل وكيل السفينة فى مواجهة الشاحنين أو المرسل اليهم عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف اذا كان قد تسلمها لشحنها أو البضائع التى يتولى تفريغها لتسليمها لاصحابها، إلا اذا كان ذلك راجعاً لخطئه الشخصى أو خطأ تابعيه . (انظر المادة ١٤٢ بحرى) .

هذا وتقضى المادة ١٤٤ بحرى بأن وكيل السفينة يعتبر نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر. كما أن موطن الوكيل فى مصر يعتبر موطناً للمجهز يجوز اعلانه فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية. ولاشك أن فى ذلك تيسيراً على من يريد اعلان المجهز.

المبحث الثالث

وكيل الشحنة (أمين الحمولة)

تعريف وكيل الشحنة ووظائفه:

وكيل الشحنة (أمين الحمولة) هو الشخص الذى ينوب عن المرسل اليهم فى تسلم البضاعة عند وصولها ودفع اجرة النقل عنها إن كانت مستحقة كلها أو بعضها (مادة ١٤٥ بحرى) .

فأمين الحمولة يرتبط مع المرسل إليه أو المرسل بعقد وكالة مضمونه تسلم البضاعة ودفع أجرة نقلها. على أن التزامات أمين السفينة لا تقتصر على هذين الأمرين، اذ عليه القيام بالاجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة بحالتها المذكورة فى سند الشحن، على أنه يمكن اثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل.

مسئولية وكيل الشحنة :

يسأل وكيل الشحنة فى مواجهة أصحاب البضائع عن إخلاله الشخصية فى. تنفيذ وكالته، ومسئوليته هى مسئولية تعاقدية، فهو يسأل عن إخلاله بتنفيذ التزام من الالتزامات التى يفرضها عليه العقد، كما اذا تسلم البضائع دون التحقق من سلامتها أو من كميتها، أو اذا لم يحافظ على حقوق المرسل اليهم وذلك برفع الدعاوى على الناقل فى مواعيدها مثلاً.

على أن مسئولية وكيل الشحنة ترتفع عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه مطابقة لسند الشحن.

المبحث الرابع

المقاول البحرى (مقاول الشحن والتفريغ)

تعريف مقاول الشحن والتفريغ ودوره:

مقاول الشحن والتفريغ هو الشخص الذى يتولى شحن البضاعة أو تفريغها من السفينة مستعيناً فى ذلك بعمال متخصصين من عمال الموانئ وأدوات خاصة هى الصنادل والبراطيم والأوناش وغيرها من الآلات.

وقد يكون الالتزام بالشحن والتفريغ واقعاً على الناقل، وقد يكون الالتزام بالشحن واقعاً على الشاحن، وقد يكون الالتزام بالتفريغ على عاتق المرسل إليه، وفى كل هذه الأحوال، يمكن الارتباط بعقد شحن وتفريغ مع المقاول البحرى.

ويجب على المقاول أن يقوم بجميع العمليات المادية المرتبطة بشحن البضاعة على السفينة أو تفريغها منها. ويجوز أن يعهد الى المقاول بجانب هذه العمليات المادية بعمليات أخرى مثل تسلم البضائع على البر والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل اليه. كما يجوز توكيله فى القيام بالاجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق الشاحنين أو المرسل اليهم. على أن هذه

الأعمال الاضافية لا تدخل فى نطاق وظائف المقاول الا [illegible] اتفاق صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.

مسئولية المقاول البحرى :

اذا كان الشحن على عاتق الشاحن. أو اذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه، فلا يسأل المقاول عن اخلاله بالعمليات الواجبة عليه الا فى مواجهة من كلفه بالعمل سواء كان الشاحن أو المرسل إليه.

أما اذا كان الشحن والتفريغ على عاتق الناقل واختار هو المقاول. فان الأخير أيضاً يكون مسئولاً فى مواجهة الناقل. على أنه اذا كان الناقل هو الذى عهد إلى المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن فى البضاعة، أو بناء على شرط موجود فى سند الشحن أو مشارطة الايجار، فإنه يجب على الناقل اخطار المقاول البحرى بذلك حتى يعرف لحساب من يعمل، وفى مواجهة من هو المسئول.

والمقاول مسئول عن أخطائه الشخصية، وعن اخطاء تابعيه من عمال الموانىء فى تنفيذ العمليات المعهود اليه بها. على أنه يجب اثبات هذا الخطأ.

ويلاحظ أن المقاول البحرى يستفيد من أحكام تحديد المسئولية الواردة فى المادة ٢٣٣ بحرى، والذى سيأتى الحديث عنها فيما بعد.

المبحث الخامس

وكـــيل العـــــبور

أولاً: تعريف :

فى كثير من الأحيان قد يفصل بين الرحلة البحرية الواحدة فترة يتعين فيها نقل البضاعة عن طريق الجو أو عن طريق البر. فى هذه الفترة التى تفصل بين جزئى الرحلة البحرية الواحدة، والتى يطلق عليها فترة الترانيزت،فإنه عادة مايتم تكليف شخص وسيط يطلق عليه وكيل العبور، وذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لكى يقوم بإرسال البضاعة وتوصيلها إلى وجهتها النهائية. ووكيل العبور قد يتلقى البضاعة من ناقل بحرى أو ناقل جوى. وعلى العكس، فقد يتلقى وكيل العبور البضاعة ابتداء من ناقل بحرى أو جوى، ثم يقوم بارسالها إلى ناقل بحرى اتكملة الرحلة من أجل وصول البضاعة إلى وجهتها النهائية.

ووكيل العبور يقوم بأعمال قانونية لحساب موكله ، سواء كان هذا الموكل هو الشاحن نفسه أو الوكيل بالعمولة للنقل. وأهم هذه الأعمال القانونية التى عادة ما يتولاها وكيل العبور: تسلم البضاعة من الناقل لحساب العميل أو الموكل، والالتزام بابرام عقد النقل الثانى والعقود المكملة له كعقد التأمين على البضاعة إذا كان ذلك داخلاً فى نطاق التزاماته. كما يلتزم وكيل العبور بالمحافظة على البضاعة وعليه أيضاً اتخاذ الإجراءات الجمركية اذا كان مكلفاً بذلك. ومع ذلك، فقد يكون أيضاً وكيل العبور مكلفاً ببعض الأعمال المادية الثانوية التى يستلزمها وصول البضاعة إلى غاياتها.

ثانياً- الالتزامات الناشئة عن عقد الوكالة بالعبور:

يرتبط الوكيل بالعبور بموكله بعقد يطلق عليه عقد الوكالة بالعبور. وهذا العقد يرتب التزامات وحقوق متبادلة للطرفين.

(أ) التزامات وكيل العبور:

تكمن المهمة الاساسية لوكيل العبور فى القيام ببعض الأعمال القانونية التى يقتضيها انتقال البضاعة بين جزئى عملية النقل الواحدة. وبصفة خاصة، فإن وكيل العبور عليه تسلم البضاعة من الناقل الأول عند نهاية الجزء الأول من الرحلة، ثم اتخاذ كل ما يلزم من إجراءات لابرام عقد نقل جديد وذلك لشحن البضاعة واستكمال الرحلة كاملة، وكذلك التأمين عليها، وفوق كل هذا المحافظة على البضاعة خلال هذه الفترة، أى حتى لحظة تسليمها للناقل الثانى.

١- تسلم البضاعة

يقوم وكيل العبور بتسلم البضاعة من الناقل الأول. ويقتضى هذا الالتزام القيام بفحص البضاعة والتأكد من حالتها، ودفع أجرة النقل اذا كانت مستحقة عند الوصول. ويتفرع عن ذلك ضرورة قيام وكيل العبور بجميع الاجراءات والتحفظات التى تلزم للمحافظة على جقوق عميله فى مواجهه الناقل أو غيرها من الجهات كمصلحة الجمارك مثلاً، كتحرير الاحتجاجات التى تحمى حق الموكل من السقوط أو اثبات الضرر، وغيرها.

٢- القيام باعادة ارسال البضاعة

يتعين على وكيل العبور القيام بابرام عقد نقل آخر من أجل انجاز المرحلة أو الجزء الثانى من عملية النقل. وعادة ما يكون الناقل الثانى محدداً من قبل الموكل. وعليه، فلا يكون لوكيل العبور الحرية فى التعاقد مع أى ناقل، وانما عليه الالتزام بما حدده موكله من شروط فى هذا الاطار. على أنه إذا لم يقم الموكل بتحديد الناقل الثانى أو برسم شروط التعاقد معه، فيكون لوكيل العبور اختيار هذا الناقل والتعاقد معه بشروط يراعى فيها مصلحة موكله، وما جرى عليه العرف فى هذا الخصوص.

ويثور التساؤل عن مدى التزام وكيل العبور بابرام عقد تأمين على البضاعة فى

حالة إعادة إرسالها مرة أخرى.؟ لا جدل فى أن هذا الوكيل يعد ملزماً بابرام عقد التأمين على البضاعة اذا تلقى بذلك تعليمات من الموكل، بحيث تثور مسئوليته اذا لم يقم بتنفيذ هذا الالتزام وابرام عقد التأمين. ولكن اختلف الرأى إذا لم تصدر تعليمات صريحة من الموكل فى هذا الخصوص. فذهب رأى أول إلى أنه «إذا لم يصدر الموكل أى تعليمات فى هذا الشأن، وجب على الوكيل اتباع حكم العادة بافتراض أن الموكل قصد الاحالة إليها. والتأمين البحرى فى المواد البحرية ذائع ومألوف وعلى وكيل العبور التأمين على البضاعة من مخاطر النقل البحرى»[1]. أما الرأى الثانى، فيذهب إلى أنه «إذا لم يصدر إليه (أى لوكيل العبور) أية تعليمات فى هذا الخصوص، فلا يعد مخطئاً لو أنه لم يبرم تأميناً على البضاعة»[2].

وقد ثار التساؤل أيضاً عن مدى التزام وكيل العبور بالاشراف على عملية شحن البضاعة. فذهب جانب من الفقه إلى القول بأن وكيل العبور عليه التزام بالتحقق من سلامة الشحن ، مثل التأكد من أن البضاعة لم تشحن فى عنابر غير صالحة أو لم تشحن على السفينة خلافاً لما يقضى به سند الشحن، وأن الشهادات الصحية المطلوبة قد تم استيفاؤها، وكذلك الاجراءات الجمركية والإدارية المطلوبة، وغيرها[3]. ومع ذلك يرى جانب آخر من الفقه أن وكيل العبور لا يكون مسئولاً فى حالة عدم وجود اتفاق يقضى بالاشراف على عملية الشحن، وذلك لأن الأحكام العامة لوكالة العبور لا تتضمن بذاتها التزاماً عليه بالاشراف على شحن البضاعة[4].

---

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢١٥.

(٢) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٧٦.

(٣) أنظر الدكتور، مصطفى طه، المرجع السابق، فى ص ٢١٥.

(٤) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٢٦.

٣- هل يلتزم وكيل العبور بابداء النصح إلى موكله ؟

ثار الخلاف حول ما اذا كان بإبداء النصح داخلاً فى نطاق الالتزامات الأصلية لوكيل العبور. فذهب رأى راجح فى الفقه والقضاء إلى أن وكيل العبور عليه التزام بأن يقدم خبرته المهنية إلى موكله وابداء النصيحة له بوصفه وكيلاً محترفاً ومأجوراً ، طالما كان ذلك داخلاً فى حدود مهنته وحرفته، ومن ثمَّ فله مواجعة عميله فى التعليمات التى اصدرها له اذا وجد أنها غير مناسبة، كما عليه أيضاً تقديم النصيحة فيما يتعلق بطريقة ووسائل اعادة نقل البضاعة[١] .

ومع ذلك يذهب رأى مرجوح إلى القول بأن وكيل عبور عليه أيضاً، بالاضافة إلى إبداء النصح الذى يدخل فى حدود عمله، أن يقدم المشورة القانونية إلى موكله مثل إخطاره بالقواعد الخاصة بالنقل البحرى، وبالمخاطر التى يتعرض لها اذا لم يقم برفع الدعوى خلال الفترة المحددة فى القانون أو الاتفاقيات الدولية، أو تنبيه العميل إلى مواعيد التقادم الخاصة بذلك[٢]. وهذا الرأى منتقد، إذ ان هذه مسائل قانونية بحته يكون الاختصاص فيها لرجل قانون، وهو أمر يخرج بطبيعته عن جوهر مهنة وكيل العبور[٣] .

(ب) التزامات الموكل :

يلتزم الموكل بدفع أجرة وكيل العبور طبقاً للاتفاق المبرم بينهما، أو طبقاً للعرف فى حالة عدم وجود اتفاق على تحديد الأجرة.

كما يجب على الموكل رد ما تكبده الوكيل من مصروفات أو نفقات تم

---

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢١٥ .

(٢) راجع فى ذلك، الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، (طبعة ١٩٧٠)، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٢٤ - ٢٢٥ .

(٣) أنظرالدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية....، المشار إليه سابقاً ، فى ص ٣٧٧ - ٣٧٨ .

أداؤها لتنفيذ مهمته ، مثل مصروفات التفريغ وإعادة الشحن، ومقابل إيداع البضاعة فى المخازن، ومصروفات إبرام عقد النقل الثانى، وأيضاً مصروفات التأمين على البضاعة، ونفقات التخليص الجمركى، وغيرها.

ثالثاً- المركز القانونى لوكيل العبور :

وكيل العبور ليس ناقلاً بالمعنى القانونى الدقيق، كما أنه ليس وكيلاً للعبور بالنقل.

فمن ناحية أولى، فوكيل العبور ليس ناقلاً، ذلك أن مهمة الناقل تنصب أساساً على التغيير المكانى للبضائع، صحيح إن وكيل العبور يتلقى البضاعة فى المكان الذى يبدأ منه النقل الثانى، إنما هذا التزام ثانوى ولا يطغى بحال من الأحول على التزامه الجوهرى، وإن عملية تغيير مكان البضاعة هى عملية لا تعدو عن كونها تحريكاً لها لمسافة قصيرة، وليس الغرض الأصلى الذى يربط وكيل العبور بموكله. ويترتب على ذلك أن الدعوى التى تقام على وكيل العبور بمسئوليته لا تخضع لأحكام دعوى النقل.

ومن ناحية أخرى، فإن وكيل العبور ليس وكيلاً بالعمولة للنقل. ذلك لأن الوكيل بالعمولة للنقل يقوم بتوجيه البضاعة إلى غايتها المقصوده بوسائل يختارها هو؛ وبعبارة أخرى، فهو يقوم بتنفيذ الجوانب المختلفة لعمليات النقل من لحظة البداية إلى لحظة وصول البضاعة الى نهايتها المقصوده. بينما يقتصر دور وكيل العبور على التدخل بين جزءين فى علمية نقل بحرى، فهو وكيل محلى يمارس التزاماته فى نطاق مكانى محدد. أضف إلى ذلك، أن وكيل العبور مقيد تماماً فى قيامه بعمله بتعليمات موكله، بينما الوكيل بالعمولة للنقل له قدر من الاستقلال عند ممارستة لوكالته.

واذا كان الفقه يكاد يجمع على أن وكيل العبور ليس ناقلاً، وليس وكيلاً بالعمولة للنقل، فإنه قد حدث انشقاق فى الرأى حول ما إذا كان وكيل العبور

يعتبر وكيلاً بالعمولة، أو وكيلاً عادياً ؟ فذهب البعض إلى اعتباره وكيلاً بالعمولة لأنه يستر اسم موكله ولا يفصح عنه، وفي نفس الوقت فهو يتصرف لحساب هذا الموكل ، ويترتب على ذلك الرأى أن وكيل العبور له التمسك بامتياز الوكيل بالعمولة[1].

بينما ينكر جانب آخر من الفقه المصرى صفة الوكيل بالعمولة لوكيل العبور. فصحيح ان وكيل العبور يستر اسم موكله، ولكنه «يتصرف – فى كل ما يقوم به لا باسمه وإنما باسم العميل الموكل، وبذلك يتخلف المعيار الراجح لاعتباره وكيلاً بالعمولة، فلا يخضع لمركزه ولاتنطبق عليه أحكامه»[2]. أضف إلى ذلك انه بينما «مسئولية الوكيل بالعمولة شاسعه ممتده، نجد أن مسئولية وكيل العبور محدده وقاصره على فترة التسلم والتسليم ، والتزاماته لاتتجاوز المكان الذى تتم فيه هاتان العمليتان. كذلك فإن وكيل العبور لا يسأل إلاعن أخطائه الشخصية، بينما الوكيل بالعمولة للنقل يضمن أخطاء الناقل وعلى الأخص اذا اصدر سند شحن مباشر[3]».

ويبدو لنا أن وكيل العبور مجرد وكيل عادى، وذلك لأنه يتعاقد باسم موكله ولحسابه أيضاً، فهو يمثل الموكل فى أعمال قانونية معينة. وعلى أى الأحوال، يتعين الرجوع إلى الاتفاق المبرم بين الوكيل والموكل لتحديد الطبيعة القانونية للعقد، وبصفة خاصة، أن وكيل العبور قد يقوم فى نفس الوقت بأمانه السفينة أو امانة الحمولة أو الشحن أو التفريغ؛ وعليه ، يتعين تحديد الوضع القانونى فى كل حالة على حدة.

---

(١) فى مناقشة هذا الرأى، أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٧٥ – ٣٧٦.

(٢) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى (١٩٧٠)، المشار إليه سابقاً، فى ص ٢٢٢– ٢٢٣.

(٣) أنظر الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ١٣١

رابعاً- مسئولية وكيل العبور :

وكيل العبور وكيل عادى مأجور، فلا يسأل إلا عن خطئه الشخصى فى تنفيذ وكالته، وذلك إذا ما خالف مثلاً التعليمات التى اصدرها موكله، أو اذا قصّر فى اتخاذ ما يقضى به العرف وحسن النية. وعلى أى الأحوال، يتعين أن يكون هناك خطأ فى جانب الوكيل، وأن يقوم الموكل باثبات هذا الخطأ. ومن أمثلة الخطأ الذى يمكن اسناده لوكيل العبور عدم اتخاذه الإجراءات اللازمة لاثبات عجز البضاعة أو تلفها عند تسلمها من الناقل الأول، مما قد يؤدى إلى عدم تمكن الموكل من الرجوع بالمسئولية على الناقل. أو بعدم قيامه باجراءات الإفراج الجمركى عن البضاعة ومصادرتها بعد ئذ.

والأصل أن وكيل العبور يلتزم بتعويض الأضرار التى اصابت موكله بسبب خطئه، وفى حدود هذا الضرر طبقاً للقواعد العامة.

وقد ينيب وكيل العبور غيره فى تنفيذ الوكالة. فاذا لم يكن مرخصاً له بالانابة من قبل الموكل، اعتبر مسئولاً عن خطأ النائب، كما لوكان هذا الخطأ قد صدر عنه شخصياً. كما يكون الوكيل والنائب متضامنين فى المسئولية، ولكن فى الفرض الذى يكون فيه الموكل قد رخص لوكيل العبور بانابة شخص ما دون تحديد، فإن مسئولية الوكيل تنحصر فى هذه الحالة عن خطئه فى اختيار نائب غير مناسب، أو عن الأخطاء التى صدرت منه فى اعطاء التعليمات.

ويجوز أن يتضمن العقد شروطاً تعفى الوكيل بالعمولة من المسئولية أو شروطاً تحد منها، وهذه شروط صحيحة ، كقاعدة عامة، بشرط ألا تخل بالالتزامات الجوهرية لوكيل العبور أو بحسن النية فى تنفيذ العقد كأن يصدر منه خطأ جسيم أو غش.

وعلى أى الأحوال، يعفى وكيل العبور من المسئولية، طبقاً للقواعد العامة متى كان الضرر الذى اصاب الموكل راجعاً إلى القوة القاهرة، أو السبب الأجنبى أو خطأ الموكل نفسه.

المبحث السادس

السمسار البحرى

١- تعريف السمسار البحرى :

السمسار البحرى هو وسيط يتدخل بين أطراف العقود البحرية للتقريب بينهم . ذلك أن الاستثمار البحرى متنوع المناحى ، وبات من الصعب فى أحيان كثيره ابرام عقود بيع وشراء السفن، أو تأجيرها، أو إبرام عقود النقل البحرى للبضائع أو عقود التأمين دون تدخل وسيط، أو ما يطلق عليه فى العمل السمسار البحرى. ويزداد دور السمسارة البحرى فى الدول البحرية العريقة مثل انجلترا، وذلك لما لوجوده من أهمية كبرى فى إبرام عقود التأمين البحرية تحت مظلة هيئة اللويدز. بل ان درر السماسره البحريين يتعاظم بصفة خاصة فى مجال التأمين، إذ أنهم هم الذين يقومون بالاتصال عادة بطالبى التأمين، ويقومون بتعريفهم بمزاياه وشروطه.

ولعل سمسار التأمين البحرى هو أبرز السمسارة البحريين، وسماسرة التأمين هم وكلاء حملة الوثائق ولهم عمولتهم التى يحصلون عليها من مكتب التأمين، وحتى يكون السمسار مقبولاً لدى هيئة اللويدز، فيجب أن يكون عضواً فيها، أما مكتب التأمين فيتحتم أن يكون أيضاً عضواً بهيئة اللويدز. والسمسار هو وكيل عن المؤمن له، ويجب عليه أن يتحرى رغباته ثم يعرض تأميناته بكل وضوح على مكتب التأمين، وعليه أن يحصل له على أفضل الشروط والأسعار، وتسوية التعويض فى حال وقوع الحادث، وتحصيل قيمته من مكتب التأمين لسداده إلى المؤمن له، وهذا أمر يتطلب أن يكون السمسار على خبرة عالية بالسوق، وعلى دراية بعقود التأمين البحرى، بل إن السمسار فى بعض الأحوال هو الذى يقوم بتحرير وثيقة التأمين نفسها وتوقيعها بعدئذ من مكتب التأمين.

والواقع أنه وإن كان سمسار التأمين البحرى هو أبرز السماسرة البحريين، إلا أنه يوجد هناك سماسرة يعملون فى مجالات بحرية أخرى.

فهناك أولا، سمسار تأجير السفن، وهو شخص أو شركة تمارس نشاطها فى مجال التقريب بين أصحاب البضائع المطلوب نقلها وملاك السفن الراغبين فى تأجير سفنهم لهذا الغرض. وهناك ثانياً ، سماسرة شراء وبيع فى هذا المجال عادة ما يصدرون منشورات تتضمن البيانات الكاملة عن مواصفات السفن المستعملة من الناحية الفنية وأسعارها. والسمسار فى هذا الفرض وسيط بين الراغبين فى الشراء والراغبين فى البيع.

وفى كثير من الدول، يوجد تنظيم خاص بمهنة السماسرة البحريين. ففى فرنسا مثلاً، يعرف نظام احتكار السمسرة حيث لا يمارس هذه المهنة إلا الأشخاص المرخص لهم بذلك، وفى الموانى التى يستقر فيها أعضاؤها . بينما فى بعض الدول الأخرى، فإن السمسرة تعتبر حرفة حرة.

وفى مصر، صدر قانون التجارة البحرية الجديد خالياً من أى تنظيم لأعمال السمسار البحرى، وعليه ، فإن السمسرة البحرية تخضع لأحكام السمسرة الواردة فى التقنين التجارى، وفى القواعد العامة، وللعرف البحرى، وطبقاً للمادة الثانية من التقنين التجارى (فقرة ٤) فإن السمسرة تعتبر من الأعمال التجارية التى تقع على وجه منفرد، كما أن الشخص الذى يحترف القيام بأعمال السمسرة يعد تاجراً، ويخضع لنظام التجار، وعقد السمسرة هو عقد تجارى دائماً بالنسبة للسمسار، أما بالنسبة للعميل، فإن العقد يعتبر تجارياً أو مدنياً بحسب الأحوال.

والسمسرة البحرية فى مصر تعتبر حرفة حرة ومباحة لأى شخص، حتى ولو لم يكن محترفاً لها أو متخصصاً فيها (المادة ٦٦ من التقنين التجارى) . ومع ذلك، فهناك قيود على منْ يمارس السمسرة فى مجال التأمين، بصفة عامة، وتسرى هذه القيود على السمسار البحرى الذى يعمل فى مجال التأمين البحرى

أيضاً . ذلك أن المادة ٧٢ من قانون الإشراف والرقابة على التأمين فى مصر رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ تنص على أنه «لا يجوز لوسطاء التأمين أن يزاولوا عملهم ما لم تكن أسماؤهم مقيده في سجل يعد لهذا الغرض بالهيئة» . كما تقضى المادة ٧٤ من نفس القانون بأنه لا يجوز لشركات التأمين أن تقبل عمليات تأمين محلية من وسطاء تأمين مالم يكونوا مقيدين فى السجل المعد لذلك بالهيئة المصرية للرقابة على التأمين.

والمقصود بوسيط التأمين فى حكم هذا القانون كل شخص يتوسط فى عقد عمليات التأمين أو إعادة التأمين، ويفرض القانون عقوبات شديدة على كل من يخالف القيود الواردة فيه.

٢- مهمة السمسار :

المهمة الرئيسية للسمسار هى التقريب بين وجهات نظر أطراف العقد المراد إبرامه. فلا يصح أن يكون السمسار طرفاً فى هذا العقد بأى صفة، سواء كان أصيلاً أم وكيلاً. وعليه ، لا يكون السمسار مسئولاً عن إبرام العقد بنفسه، ولا عن تنفيذه، إلا إذا تم النص على ذلك فى عقد السمسرة.

والسمسار لا يعمل إلا بناء على تفويض من الطرفين أو من أحدهما على الأقل.

ومع ذلك، فقد يعهد الأطراف الى السمسار بمهام أخرى قانونية أو بأعمال مادية، ومن أمثلة الأعمال القانونية أن يقوم أحد أطراف العقد فى توكيل السمسار فى إبرام العقد نيابة عنه، ومن أمثلة الأعمال المادية أن يعهد الأطراف الى السمسار بترجمة سند الشحن أو مشارطة الايجار، أو إنهاء بعض الإجراءات الإدارية للصفقة.

وعلى السمسار البحرى أن يؤدى التزاماته وفقاً لما يقتضيه مبدأ حسن النية، وبصفة خاصة، لا يجوز له الحصول على الصفقة لنفسه تطبيقاً لنص المادة ٤٨٠

من التقنين المدنى والتى تنص على أنه « لا يجوز للسماسرة ولا للخبراء أن يشتروا الأموال المعهودة إليهم فى بيعها أو فى تقدير قيمتها، سواء أكان الشراء باسمائهم أو باسم مستعار».

٣- حقوق السمسار، والتزاماته، ومسئولياته:

يستحق السمسار أجراً فى مقابل ما يؤديه للأطراف من خدمات، وهو ما يطلق عليه في العمل عمولة السمسرة، وغالباً ما يتم الاتفاق على تحديد هذه العمولة، والذى يتمثل عادة فى نسبة مئوية من قيمة الصفقة التى توسط فى إبرامها، كنسبة من أجره النقل أو قسط التأمين أو ثمن بيع السفينة. فاذا لم يحدد الاتفاق نسبة العمولة، فإن القاضى هو الذى يتولى تحديدها على ضوء العرف البحرى، وما بذله السمسار من جهد وقيمه الصفقة التى توسط فيها.

ويكون الطرف الذى عهد إلى السمسار بالبحث عن عميل هو الملتزم بدفع قيمة عمولة السمسار، وقد يلتزم بها أيضاً الطرفان.

وغنى عن البيان أن السمسار له أن يسترد من عميله المصروفات والنفقات التى بذلها فى سبيل انجاز مهمته .

وعلى أى الأحوال، فإن السمسار لا يستحق أجرته أو عمولته إلا عند نجاح وساطته فى إبرام الصفقة وطبقاً للمساعى والجهود التى بذلها. وعليه، إذا نجح السمسار فى اثبات أن عدم اتمام الصفقة لا يعود إلى خطأ منه، وإنما إلى خطأ من وسطه، فهنا يجوز للسمسار الرجوع على العميل بالتعويض، ويستحق السمسار عمولته بغض النظر عن تنفيذ العقد.

ولا يسأل السمسار إلا عن الأخطاء التى يرتكبها فى تنفيذ عقد السمسرة، ومن أمثلة هذه الأخطاء: اخفاء بعض المعلومات الجوهرية عن العميل والتى كان هو على علم بها قبل إبرام العقد.

الباب الثالث

فى

الاستغـــلال البحـــرى

مقدمـــة

صور الاستغلال البحرى:

الاستغلال البحرى هو الهدف الأساسى من استخدام السفينة فى الملاحة البحرية، وقد يقوم بهذا الاستغلال مالك السفينة بطريقة مباشرة حيث ينقل بنفسه وعلى السفينة الأشخاص أو بضائع الآخرين. وقد يقوم مالك السفينة باستثمارها بطريق تأجيرها إما عارية أو مجهزة. وأخيراً، قد يتم الاستغلال البحرى بعقد نقل بحرى للبضائع سواء بمشارطة ايجار أو بمقتضى سند شحن.

ولقد عالج المشرع صور الاستغلال البحرى فى الباب الثالث من القانون البحرى الجديد وذلك في المواد من ١٥٢ إلى ٢٩١. وتناول الفصل الأول إيجار السفينة، أما الفصل الثانى فقد تناول عقد نقل البضائع وعقد نقل الأشخاص، وأخيراً وضع المشرع النصوص الخاصة بكل من عقدى القطر والإرشاد فى البابين الثالث والرابع.

وسوف نقوم من خلال هذا الباب بدراسة الصور المختلفة لاستغلال السفينة: إيجار السفينة وعقود النقل البحرى، وبعض الصور الخاصة للاستغلال. ثم أخيراً، بعض العلميات التى ترد على لابضائع المنقولة بحراً (البيوع البحرية).

تقسيم :

يمكن تقسيم الدراسة فى هذا الباب إلى أربعة فصول.

الفصل الأول: يخصص لمعالجة عقد ايجار السفينة حيث ندرس فيه كل من الأحكام العامة لعقد الإيجار. ثم إيجار السفينة غير مجهزة، وإيجار السفينة مجهزة سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة.

الفصل الثاني: يخصص هذا الفصل لدراسة عقد النقل البحرى للبضائع.

الفصل الثالث : يخصص لدراسة بعض الصور الخاصة للاستغلال البحرى.

الفصل الرابع : البيوع البحرية.

الفصل الأول
ايجـــار السفــــينة

تمهيد:

ايجار السفينة هو أحد صور الاستثمار البحرى، والواقع أنه وإن كان صحيحا ان الاستغلال المباشر للسفينة فى عمليات النقل البحرى أصبح الأغلب والأكثر وقوعا فى العمل، فإن ذلك لا ينفى أية أهمية لعمليات ايجار السفن. فعادة ماتلجأ بعض الشركات أو المنشآت التجارية الكبرى الى إستئجار سفينة بأكملها أو حتى عدة سفن لنقل ما تستورده أو ماتصدره من مواد أولية وذلك كما هو الحال بالنسبة للشركات التى تعكف على استخراج المواد الأولية أو المعادن من المناجم وحتى ولو كانت البضاعة التى تعتزم نقلها مما لا يشغل سفينة بأكملها، فإنه يجوز استئجار جزء من السفينة لا تمام عملية الاستيراد أو التصدير، بل إن العصر الحديث يشهد ظاهرة استئجار بعض شركات النقل البحرى نفسها لسفن شركات أخرى، وذلك لمواجهة طلبات النقل فى مواسم وأحوال معينة.

وابنجار السفينة يتم فى صورتين: فالسفينة قد تؤجر غير مجهزة، كما أنها قد تؤجر مجهزة.

أما ايجار السفينة عارية أو غير مجهزة، ففيه يقدم المؤجر للمستأجر سفينة لكى ينتفع بها بالشروط التى تم الاتفاق عليها، إذ يلزم أن تكون مزوده بالحد الأدنى من الأدوات اللازمة لسيرها فى البحر بصورة مأمونة، لكنها لا تكون مجهزة بتموين أو بطاقم. وفى هذا النوع من الايجار تنتقل الى المستأجر كل سلطات المالك على السفينة، فيكون له حق استغلالها وإدارتها من الناحيتين الفنية والتجارية، فالمستأجر هو الذى يحدد كيفية استغلال السفينة وخط سيرها وتموينها، كما يكون له، كقاعدة عامة استعمالها فى نقل بضائع الغير بمقتضى عقود نقل بحرى.

أما ايجار السفينة مجهزة فيقتضي وضعها تحت تصرف المستأجر، مع التزام المؤجر بتقديم خدماته، وخدمات الطاقم والربان. لذا فإن عقد الايجار يرد في هذه الحالة على السفينة مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحة.

وايجار السفينة مجهزة يكون على وجهين: فهو إما أن يتم بمقتضى مشارطه ايجار زمنية أو مشارطة بالرحلة.

أ- الايجار بالزمن أو المشارطة الزمنية Time Charter

وفي هذه المشارطة يكون للمستأجر إدارتها من الناحية التجارية، على أن يستبقى المؤجر الإدارة الفنية، على أنه بمقتضى العقد قد يتفق الطرفان على أن تنتقل الى المستأجر الادارتين التجارية والفنية معا.

ب- الإيجار بالرحلة، أو المشارطة بالرحلة Voyage Charter

وعقد الايجار في هذه الحالة لا ينقل الى المستأجر أى سلطة على السفينة، بل تظل السلطات للمؤجر الذى يجب عليه أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة أو جزء منها لمدة محددة أو لرحلات معينة.

تقسيم:

وفيما يلى نعالج عقد ايجار السفينة في ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: الاحكام العامة المشتركة في عقود ايجار السفن

المبحث الثانى: ايجار السفينة غير مجهزة

المبحث الثالث: ايجار السفينة مجهزة.

المبحث الأول

الأحكام العامة المشتركة

في عقود ايجار السفن

عالج القانون البحرى الجديد الاحكام العامة الخاصة بعقود ايجار السفن في المواد من ١٥٢ إلى ١٦٠، وتتناول هذه المواد مسائل معينة مثل كيفية تكوين عقد ايجار السفينة وأطراف العقد، وإثباته وايجار السفينة من الباطن والأجر وضمانات استحقاقها.

أولا- تكوين عقد ايجار السفينة.

عقد ايجار السفينة من العقود الرضائية. فهو ينعقد صحيحا بمجرد تلاقي الايجاب والقبول على موضوعه دون حاجة إلى وضعه في قالب قانوني معين أو إضفاء الشكلية عليه.

ويشترط في الرضا أن يكون صحيحا خاليا من العيوب، فيمكن ابطال عقد ايجار السفينة إذا شاب الرضا عيب من عيوب الإرادة كالغلط مثلا، من ذلك «ما حكم به من أنه إذا استؤجرت سفينة للقيام برحلات الى موانىء دول عربية وكانت السفينة، دون أن يعلم المستأجر بذلك قد وضعت في القائمة السود لدى سلطات هذه الدول لمرورها بموانى إسرائيل، فإن للمستأجر أن يطلب فسخ المشارطة». كما يبطل الرضا إذا كان موضوع العقد عمليات غير مشروعة كتهريب البضائع مثلا.

ويجب أن تتوافر في محل العقد ما يتطلبه القانون بصفة عامة لصحة محل الالتزام.

ولم يأخذ القانون البحرى الجديد بفكرة التجديد الضمني للعقد عند انتهاء عقد ايجار السفينة. فلا يمكن تجديد عقد الايجار على السفينة إلا بالاتفاق

الصريح على هذا. وحكمة ذلك كما تقول المذكرة الايضاحية، أن مالك السفينة غالبا مايؤجرها قبل إنتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الايجارات بغير انقطاع ولا يتعطل الاستغلال

ولما كان عقد ايجار السفينة عقدا رضائيا، ولما كانت القوة الاقتصادية لكل من المؤجر والمستأجر متقاربة، فإنه يمكن للاطراف أن يضمنوا عقدهم ماشاءوا من الشروط ،على أن هناك عناصر أساسية للاتفاق تتمثل فى السفينة والحمولة والأجرة.

أ- فالسفينة هى محل الانتفاع فى العقد، ويجب تحديدها بذاتها أو على الأقل بأوصافها. والغالب هو الاتفاق على سفينة بعينها أى باسمها ونوعها وقوة محركها. أما إذا لم يتم تعيين السفينة فى العقد، فإنه يتعين تحديد خصائصها وقدرتها بحيث يقدمها المؤجر الى المستأجر فى الميعاد. وعند تعذر تقديم السفينة المحددة فى العقد، فإنه يمكن تقديم سفينة بديلة تحل محلها، وذلك إذا كان هناك شرط فى العقد يقضى بذلك، بشرط أن يقبل المستأجر السفينة البديلة، أما إذا كانت السفينة المقدمة مثيلة لتلك التى كان متفقا عليها، فلا يلزم الحصول على قبول المستأجر.

والغالب ألا تذكر جنسية السفينة فى ذات المشارطة، وذلك اكتفاء بذكرها فى المراسلات السابقة بين الطرفين. على أن تحديد جنسية السفينة يكون على درجة قصوى من الأهمية فى حالة الاضطرابات السياسية. فمتى أتفق على جنسية السفينة فليس للمجهز أن يقدم سفينة أخرى، ولا أن يغير جنسيتها أثناء سريان العقد، وإلا أمكن للمستأجر الإدعاء بفسخ المشارطة والتعويض.

كما تجرى العادة على ذكر درجة السفينة فى المشارطة. والدرجة تكشف عن كفاءة السفينة للملاحة وعن قسط التأمين الذى يجب دفعه. ويضمن المؤجر للمستأجر هذه الدرجة وقت إبرام العقد وتنفيذه، على أن هذا الضمان لايسرى خلال سريان العقد إلا إذا تم الاتفاق عليه.

ب- كما تذكر فى المشارطة حمولة السفينة. وغالبا ما يتم وضع شرط فى المشارطة يقضى بأن الحمولة تقريبية. فاذا لم يذكر هذا الاشتراط فالأصل أن يكون المجهز مسئولا عن نتائج عدم مراعاة حمولة السفينة.

جـ- كما يشترط فى السفينة المستأجرة تنفيذا للمشارطة أن تكون صالحة لأداء الخدمة. ومراعاة صلاحية السفينة هو التزام متعلق بجميع أنواع المشارطات وينشأ عن عقد الايجار ذاته، فهو التزام يترتب على المؤجر وحتى ولو لم يرد عليه الاتفاق صراحة فى المشارطة.

ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة فى صدد مشارطات الايجار أن تتوافر لها عند رحيلها الوسائل والأجهزة اللازمة للمحافظة على البضاعة والتى تمكنها من أداء الخدمة المطلوبة منها، كما يجب أن تكون السفينة قوية تتحمل الظروف العادية للملاحة المطلوبة منها.

ثانيا: أطراف عقد ايجار السفينة هما المؤجر والمستأجر:

أ- يلتزم المؤجر أن يضع تحت يد المستأجر سفينة معينة أو جزء من سفينة وذلك فى مقابل اجرة لمدة معينة أو لعدد معين من الرحلات (م١٥٢).

ولايشترط فى المؤجر أن يكون مالكا للسفينة، فقد يكون هو الآخر مستأجراً لها ويقوم بإعادة تأجيرها. وعلى أى الأحوال، لايمكن اعتبار الربان مؤجرا فهو وكيل عن المؤجر وتابع للمجهز والغالب أن يكون المؤجر هو المجهز أى المالك الذى يستغل سفينته.

ب- المستأجر: وهو الذى ينتفع من وراء إبرام المشارطة ويستوى أن يكون المستأجر مالكا للبضاعة المطلوب نقلها أم لا.

ولم ترتب المادة ١٥٤ بحرى على بيع السفينة المؤجرة إنهاء عقد الايجار وذلك حماية للاشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر كالشاحنين والمسافرين.

على أن هذه الحماية قد تم تقييدها بعدم الإضرار بالمشترى الذى لايحتج عليه بعقد ايجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفن، وذلك باستثناء السفن الصغيرة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا.

ويكون للمستأجر استغلال السفينة فى نقل الاشخاص ونقل البضائع حتى ولو كانت مملوكة للغير، اللهم إلا إذا تضمن عقد الايجار ما يخالف ذلك.

كما أعطت المادة ١/١٥٧ بحرى للمستأجر الحق فى تأجير السفينة من الباطن، إلا إذا نص عقد الايجار على مايخالف ذلك. وإذا قام المستأجر بالتأجير من الباطن، فان العلاقة المباشرة بين المؤجر والمستأجر الأصلى تظل سارية حيث يكون المستأجر مسئولا فى مواجهة المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الايجار (م٢/١٥٧). على أنه لا تنشأ علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ولكن حفاظا على حقوق المؤجر، أجازت المادة ٣/١٥٧ للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن وذلك فى حدود ماهو مستحق عليه للمستأجر الأصلى، ودون الإخلال بقواعد المسئولية التقصيرية.

ثالثا- الأجرة

الأجرة هى المقابل الذى يدفعه المستأجر للانتفاع بالسفينة، وإضافة الى الأجرة، يلتزم المستأجر ايضا بتوابعها كالتعويض الذى يلتزم به المستأجر بسبب تأخر عمليات الشحن والتفريغ فى المشارطة بالرحلة.

ولا ينطبق وصف الأجرة على بعض المبالغ الأخرى التى قد يلتزم بها المستأجر كقسط التأمين على البضاعة أو الرسوم الجمركية. وتبدو أهمية التفرقة بين دين الأجرة وهذه المبالغ من ناحية الضمانات المقررة لحماية حق المؤجر، ذلك أن هناك ضمانات معينة أوردها المشرع فى المادتين ١٥٨ و١٥٩، وهذه الضمانات تنصرف الى دين الأجرة دون غيره من المبالغ الأخرى.

- وللمؤجر نوعان من الضمان على دين الأجرة هما حق الحبس والامتياز:

أ- فلقد قررت المادة ١٥٨ بحرى للمؤجر الحق فى حبس البضائع الموجودة فى السفينة والمملوكة للمستأجر، فالحق فى الحبس ل ينصب على البضائع المملوكة للغير كالشاحن مثلا، فهذه الأخيرة ضامنة لأجرة النقل المستحقة للناقل والمستأجر ، على أنه يكون للمؤجر الاستفادة من هذا الضمان إذا استعمل حق مدينه (أى المستأجر) واسم هذا المدين فى الرجوع على صاحب الشأن فى البضاعة.

على أن حبس البضاعة ضمانا لدين الأجرة قد يؤدى الى الإضرار بسير وانتظام شئون الملاحة البحرية. ولذلك رأى المشرع جواز اطلاق سراح البضاعة المحبوسة فى حالة تقديم المدين كفالة تكفى لتغطية الدين. وهذه الكفالة تقدر بمعرفة قاضى الأمور الوقتية وحتى فى الحالة التى يصر فيها المؤجر على استعمال حق الحبس، فانه على قاضى الأمور الوقتية أن يأمر بأخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين. وذلك كله بغرض عدم تأخير الرحلة وعدم ابحار السفينة وعليها بضائع محجوز عليها.

ب- كما قررت المادة ١٥٩ امتيازاً على البضائع المملوكة للمستأجر والتى تمت الاشارة اليها فى المادة ١٥٨ وذلك ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها .

رابعا: اثبات عقد ايجار السفينة.

اشتراط الكتابة:

يقضى القانون البحرى الجديد بأن يكون عقد ايجار السفينة مكتوبا (م١٥٣) وهذا هو نفس الموقف الذى كان ينتهجه القانون البحرى الملغى.

على أن الكتابة المطلوبة هى شرط للاثبات، وليست شرطا للانعقاد بحسب ماجاء فى المذكرة الايضاحية للقانون.

واشتراط الكتابة للاثبات ليس متطلبا فى كل عقود ايجار السفن فلقد استثنت

المادة ١٥٣ بحرى السفن ذات الأحجام الصغيرة والتى لاتزيد حمولتها الاجمالية (الكلية) على عشرين طنا من إشتراط كتابة عقد ايجارها.

وغالبا مايتضمن سند الايجار بيانات معينة كاسم السفينة، ومقدار حمولتها الطنية وجنسيتها واسم الربان واسم المستأجر، ومكان وميعاد الشحن والتفريغ والاجرة وغيرها من البيانات التى يرى الاطراف تضمينها فى المشارطة كشرط التحكيم مثلا. وإدراج هذه البيانات وغيرها على درجة قصوى من الأهمية، وبصفة خاصة لان تنفيذ المشارطة عادة ما يستغرق وقتا طويلا مما قد لايسمح بالاعتماد فى الاثبات على شهادة الشهود.

شكل المشارطة:

لايوجد شكل محدد تحرر المشارطات على غراره. على أنه توجد فى العمل صورتان للمشارطات: المشارطات النموذجية والمشارطات الخاصة.

والمشارطات النموذجية العامة عبارة عن محررات تدرج فيها شروط مطبوعة مع ترك بعض بياناتها على بياض كى يقوم أصحاب الشأن بملئها بحسب أحوال تعاقدهم ولعل نموذج GENCON الانجليزى هو أكثر هذه النماذج شيوعا فى العمل وهو نموذج بالايجار بالرحلة أما نموذج Baltime فهو أشهر النماذج بالنسبة للمشارطات الزمنية.

اما المشارطات الخاصة فهى التى تتضمن بيانات بخصوص سفن معينة، أو سفن مخصصة لأغراض محددة، ويتم تحرير هذه المشارطات بما يتلاءم مع العملية التى تخصص من أجلها، كما يجرى الحال بالنسبة لمشارطات ايجار السفن الخاصة بنقل الاخشاب والبترول أو غيرها من المعادن.

المبحث الثاني

ايجار السفينة غير المجهزة

أولاً - تعريف العقد:

نصت المادة ١٦١ بحري علي أن ايجار السفينة غير مجهزة عقد يلتز بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهي بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.

فايجار السفينة غير مجهزة أو عارية أو ما يطلق عليه اصطلاحاً بالانجليزية he Demise or Bareboat charter ينصرف إلي الوضع الذي يقوم فيه المؤجر في مقابل أجر بوضع السفينة المؤجرة تحت يد المستأجر عارية بدون بحارة ولا مؤ ولالوازم إلا الحد الأدني من الأدوات التي تلزم لتسييرها في البحر بصورة مأمونة كما ينصرف أيضا إلي تأجيرها بتجهيز ناقص. ومن ثم تكون للمستأجر حري واسعة في استغلال السفينة بالطريقة التي يراها مناسبة تبعاً لمصالحه، مع التقيد بشروط العقد.

وعادة ما يستخدم هذا النوع من الايجار من جانب الشركات التى قد تحتا إلي سفن لسد طلبات طارئة أو عاجلة دون الالتجاء الي شراء سفن جديدة وبصف خاصة فى ظل أرتفاع أسعار السفن، فاستئجار سفينة أو عدة سفن يكون أك مناسبة من الناحية العملية في مثل هذه الظروف.

ثانياً - التزامات طرفا العقد

يرتب عقد ايجار السفينة عارية التزامات معينة علي عاتق كل من المؤجر والمستأجر. فيكون علي المؤجر أن يضع تحت يد المستأجر سفينة معينة، كما يلتزم بإصلاح ما يطرأ علي السفينة من تلف، أما المستأجر فهو يلتزم بصفة عا بالمحافظة علي السفينة واستعمالها في الأغراض المتفق عليها.

وفيمايلي نشرح التزامات كل من المؤجر والمستأجر :

أ- التزامات المؤجر:

١- يجب علي المؤجر أن يضع تحت يد المستأجر سفينة معينة ونصت علي هذا الالتزام المادة ١/١٦٢ بقولها يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت يد وتصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه. ويبقي المؤجر ضامنا لهذه الصلاحية طوال مدة العقد.

٢- كما يلتزم المؤجر طبقا للمادة ٢/١٦٢ بإصلاح ما يصيب السفينة من التلف الذي ينشأ عن القوة القاهرة أو عن العيب الذاتى فى السفينة أو عن الاستهلاك العادى لها طالما كان فى حدود الاغراض المتفق عليها. ومن ثم فإن المؤجر لا يضمن التلف الذى ينشأ عن فعل المستأجر أو عن استعماله للسفينة استعمالا غير عادى أو فى غير الاغراض المتفق عليها. ففى هذه الأحوال يكون المستأجر هو الملتزم بإصلاح التلف.

واذا ترتب على التلف تعطيل السفينة لمدة تجاوز أربع وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة أما إذا استطاع المؤجر إصلاح التلف فى خلال أربع وعشرين ساعة بحيث عادت إلى السفينة صلاحيتها للملاحة، فلا تأثير عندئذ على استحقاق الأجرة.

ب- التزامات المستأجر

١- يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها فى حدود الاغراض المتفق عليها وذلك وفقا للخصائص الفنية للسفينة والثابتة فى ترخيص الملاحة.

ويلتزم المستأجر بإصلاح التلف الذى يصيب السفينة أو استبدال مايتلف من آلاتها أو أجهزتها وذلك إذا كان التلف لا يرجع إلى القوة القاهرة أو العيب الذاتى للسفينة أو عن استعمالها العادى.

٢- كما يلتزم المستأجر بإبرام عقود العمل مع البحارة وأداء أجورهم ومستحقاتهم. كما يتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

٣- وبجانب التزام المستأجر بدفع الأجرة، فإنه يلتزم ايضا برد السفينة عند انتهاء عقد الايجار وذلك بحالتها التى كانت عليها وقت تسلمها. مع مراعاة الاستهلاك الناتج عن الاستعمال العادى. ويكون الرد فى الميناء الذى تم فيه تسليم السفينة للمستأجر. إلا إذا كان هناك اتفاق يقضى بخلاف ذلك. أضف الى ذلك أن المستأجر يلتزم برد المؤن التى كانت على السفينة بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلم السفينة فإذا هلكت هذه الأشياء بالاستعمال، فإن المستأجر يلتزم برد مايماثلها.

ولقد رتب المشرع جزاءا ماليا على المستأجر الذى يتأخر فى رد السفينة وذلك على أساس أن ردها فى الميعاد المضروب من الأمور الجوهرية بالنسبة الى المؤجر لأنه يمكنه من الوفاء بالتزاماته الناشئة عما يكون قد أبرمه من عقود ايجار لاحقة ومن ثم فلقد نصت المادة ٣/١٦٥ على أنه وإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب يرجع اليه التزم بدفع مايعادل الأجور عن الخمسة عشر يوما الأولى وبدفع مايعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك مالم يثبت المؤجر الضرر يجاوز هذا المقدار.

٤- وأخيرا، نصت المادة ١٦٦ بحرى على ضمانات المستأجر لرجوع الغير على المؤجر بسبب يرجع الى استغلال المستأجر للسفينة.

فالمستأجر يكون مسئولا أمام الغير عن أفعال الربان والبحارة وذلك بوصفهم تابعين له، كما أن الربان ممثله، ومن ثم يسأل المستأجر عن التصرفات التى تصدر منه أو من البحارة طالما أنها مرتبطة بالسفينة. كما أن المستأجر باعتباره الحارس المسئول عن السفينة، يكون مسئولا طبقا لقواعد المسئولية المبنية على أساس الحراسة.

ثالثا- تقادم الحقوق الناشئة عن العقد:

نصت المادة ١٦٧ بحرى على تقادم قصير بالنسبة للدعاوى الناشئة عن ...

ايجار السفينة غير المجهزة.

وهذا التقادم القصير مدته سنتان من تاريخ رد السفينة المؤجرة إلى المؤجر، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها.

ويسرى هذا التقادم على كل الدعاوى الناشئة عن العقد، سواء منها مايقيمه المؤجر على المستأجر أم مايوجهه المستأجر إلى المؤجر.

المبحث الثالث

ايجار السفينة مجهزة

تمهيد وتقسيم :

ايجار السفينة مجهزة يكون على إحدى صورتين: فهو إما ايجار لمدة معينة أو ايجار لرحلة أو لرحلات معينة.

وفيما يلى نعالج أحكام هاتين الصورتين لايجار السفينه المجهزة، على أنه قبل شرح هذه الأحكام، تعرض لبعض القواعد المشتركة بين هذين النوعين من الايجار.

وعلى ذلك تنقسم دراستنا فى هذا المبحث الى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: فى الاحكام العامة لايجار السفينة المجهزة.

المطلب الثانى: فى ايجار السفينة بالمدة (مشارطة الايجار الزمنية)

المطلب الثالث: فى ايجار السفينة بالرحة (المشارطة بالرحلة)

المطلب الأول

الأحـــكام العامـــة

لايجار السفينة المجهزة

أولا: تعريف عقد ايجار السفينة المجهزة

عرفت المادة ١٦٨ ايجار السفينة المجهزة بأنه عقد يلتزم فيه المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر، بشرط أن تكون هذه السفينة كاملة التجهيز أى عليها المؤن والاوراق اللازمة وكذلك البحارة، وذلك لمدة زمنية محددة، أو لأجل القيام برحلة أو رحلات معينة.

ثانيا: مسئولية المؤجر:

يكون المؤجر مسئولا عن تعويض الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة. ويمكن للمؤجر أن يدفع هذه المسئولية إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته بطريقة كاملة، أو أن الضرر لم يكن بسبب تقصيره أو تقصير تابعيه. وعلى ذلك لايكون المؤجر مسئولا إذا نجح فى اثبات أن الضرر قد نشأ عن السبب الاجنبى كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى للبضاعة أو فعل المستأجر أو فعل تابعيه (م١٦٩).

على أن المؤجر لا يمكنه التخلص من المسئولية عن تعويض الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ ملاحى من الربان أو من تابعيه، لأن المشرع كان حريصا على تقويض الدفع الخاص بالخطأ الملاحى فى كل الأحوال.

ثالثا– مسئولية المستأجر

يكون المستأجر مسئولا عن تعويض الضرر الذى يلحق بالسفينة أو البضائع المشحونة فيها، وذلك إذا كان الضرر ناشئا عن استعمال السفينة استعمالا معيبا أو عن عيب فى البضاعة التى وضعت فيها (م١٧٠).

رابعا- انقضاء الدعاوى

حددت المادة ١٧١ بحرى المدة التى تنقضى بها الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة المجهزة وهى سنتان.

وفى حالة التأجير بالمدة، يبدأ سريان مدة الانقضاء من تاريخ انتهاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة عند امتداد الايجار أثناء السفر وفقا لاحكام المادة ٢/١٧٨ بحرى أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلا.

أما فى حالة التأجير بالرحلة، فتسرى مدة الانقضاء من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى أدى إلى جعل الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا. ويتحدد تاريخ انتهاء الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها.

المطلب الثانى

ايجار السفينة بالمدة Time Charter

أولا: تعريف المشارطة الزمنية (الايجار بالمدة)

عقد الايجار بالمدة هو عقد يلتزم فيه المؤجر بأن يضع تحت يد المستأجر سفينة صالحة للملاحة البحرية ومجهزة بما يلزم لتنفيذ نوع النقل المبين فى العقد وذلك لمدة معينة.

ولقد ذكرت المادة ١٧٢ بحرى البيانات التى تذكر فى العقد وهى اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما، اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وأوصافها الأخرى، ومقدار الأجرة وطريقة تقديرها، وأخيرا مدة الايجار. ويلاحظ أن البيانات التى وردت فى هذه المادة لم ترد على سبيل الحصر، فلا يترتب على عدم ذكر بعضها البطلان، وإنما يؤدى التقصير فى عدم تضمين العقد لبعض هذه البيانات إلى إضعاف قدرته على إثبات مختلف أوجه الاتفاق.

ثانيا: آثار عقد الايجار بالمدة:

يرتب عقد الايجار بالمدة التزامات على كل من المؤجر والمستأجر.

أ- التزامات المؤجر

يقع على المؤجر التزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ النقل المتفق عليه. كما يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة، فمن ناحية أولى، يجب على المؤجر أن يقوم بتقديم السفينة محل الايجار وهى فى حالة صالحة للملاحة البحرية . ويتعين على المؤجر أن يضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر وذلك فى المكان المعين فى العقد وفى التاريخ المتفق عليه. ولقد جرى العمل فى المشارطات الزمنية على النص على التزام المؤجر بضمان صلاحية السفينة خلال فترة العقد، ومن ثم فهو يتحمل القيام بعمليات الصيانة الدورية التى يستلزمها جعل السفينة دائما فى حالة صلاحية للملاحة[١] .

كما يلتزم المؤجر بتزويد السفينة بكل مايلزم لاستغلالها التجارى الذى تم تأجيرها من أجله بحسب ماجاء فى العقد أو بحسب مايجرى به العرف. فيجب أن تكون السفينة مجهزة بما يلزمها من أدوات الشحن والتفريغ وغيرها من الأدوات والماكينات.

كما يذهب الفقه الراجح الى أن المجهز هو الذى يتحمل عبء التأمين على السفينة لأنه مالك لها وتقع تبعة هلاكها عليه وتثبت له إدارتها ملاحيا[٢] .

كما يتعين على المؤجر أن يزود السفينة بالطاقم أى الربان والبحارة الذين يخدمون المستأجر، بحيث يتحمل المؤجر أجورهم ونفقاتهم المختلفة ويجب أن

(١) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، النقل البحرى للبضائع(١٩٩٢)، فى ص ٢٠٩ .

(٢) أنظر الدكتور على عوض، المرجع السابق، ص ٢١٠ .

يكون هذا الطاقم كافيا من حيث العدد، ولديه الكفاءة القادرة على تشغيل السفينة فى الأغراض المتفق عليها.

ومن ناحية ثانية، تثبت للمؤجر إدارة السفينة من الناحية الملاحية فقط (م١٧٠/١ بحرى). أما الادارة التجارية للسفينة فانها تنتقل إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها. فالمادة ٢/١٧٤ بحرى تنص على أنه وتنتقل الإدارة التجارية للسفينة الى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانى والارشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة.

فيكون المؤجر ملتزما بتزويد السفينة بالمؤن وإصلاحها وصيانتها وتسييرها وكل مايتعلق بأمورها الملاحية أما المستأجر فيكون له إبرام عقود النقل، وإصدار سندات الشحن وتحديد خط سير السفينة والموانى التى تمر عليها، وكيفية تسليم البضائع، وتنفيذ عملية الشحن والتستيف والتفريغ والتسليم وتحصيل أجرة النقل[١].

وترجع الحكمة فى توزيع إدارة السفينة فى المشارطة الزمنية بين المؤجر والمستأجر الى أن السفينة «توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها فى شئونه ويوجهها الى ما تستلزمه هذه الشئون. فقد تخرج السفينة من ميناء الاسكندرية مثلا متجهة الى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهى فى الطريق أن يوجهها الى ميناء بيريه لانزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى.. ولهذا ينعذر فى حالة التأجير بالمدة تعيين نفقات هذا التشغيل مقدما فلا مناص والحال كذلك من ترك الادارة الجارية للمستأجر. والزامه بنفقاتها كل هذا مالم يوجد اتفاق على مخالفة هذه الاحكام».[٢]

ويترتب على احتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية على السفينة واسناد الإدارة

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد المشار اليه سابقاً، ص ٢٢٨.

(٢) المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون فقرة ١٣٦.

التجارية الى المستأجر فى المشارطات الزمنية أن ربان السفينة يتلقى أوامره من المؤجر فيما يخص الشئون الفنية للسفينة ومن المستأجر فيما يختص بالشئون التجارية.

ب- التزامات المستأجر

لما كان المستأجر يتولى إدارة السفينة واستغلالها من الناحية التجارية فى المشارطات الزمنية، فكان منطقيا أن تقع على عاتقه مصروفات هذا الاستغلال. ولقد اشارت المادة ١/١٧٤ بحرى الى ذلك صراحة حيث الزمت المستأجر بمصروفات تزويد السفينة بالوقود وغيرها من مصروفات الصيانة وكذلك رسوم الموانى والارشاد وغيرها من المصروفات اللازمة لاستغلال السفينة تجاريا.

كما يقع على المستأجر التزام بدفع أجرة السفينة عن المدة التى يقوم فيها بالاستغلال. ولايؤثر على التزام المستأجر بدفع الأجرة توقف السفينة بسبب عوارض الملاحة البحرية كشدة العواصف أو أنواء البحر أو ازدحام أرصفة الميناء. على أنه إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستغلال التجارى بحيث احتاج اصلاحها مدة تزيد على أربع وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال (م١٧٥).

وتبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة إذا هلكت السفينة أو إذا صارت غير صالحة للملاحة بسبب القوة القاهرة أو فعل المستأجر أو تابعيه. أما إذ انقطعت أنباء السفينة ثم ظهر هلاكها، استحقت الأجرة كاملة الى تاريخ آخر نبأ عنها (م١٧٦).

وإذا امتنع المستأجر عن دفع الأجرة المستحقة فعلى المؤجر إعذاره للوفاء فإذا مرت ثلاثة أيام بعد الاعذار بالوفاء وظل المستأجر ممتنعا أو عاجزا عن دفع الأجرة، كان للمؤجر استرداد الحق فى التصرف فى السفينة. واسترداد المؤجر لهذا الحق لايحتاج الى قضاء، وإنما يقع بقوة القانون بعد مرور ثلاثة أيام على الاعذار.

على أنه مراعاة لمصالح المستأجر، أوجب القانون على المؤجر نقل بضائع المستأجر المشحونة على السفينة الى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع التعويض إن كان له مقتضى (م١٧٧).

وأخيرا يلتزم المستأجر برد السفينة عند انقضاء مدة العقد ويكون ذلك فى الميناء الذى تم فيه وضع السفينة تحت تصرف المستأجر مالم يتم الاتفاق على ذلك مع مراعاة أنه إذا انقضت مدة الايجار أثناء السفر، فان العقد يمتد بقوة القانون حتى نهاية الرحلة مع استحقاق المؤجر للأجرة الواردة فى العقد عن الايام الزائدة. ولايجوز تخفيض الاجرة المنصوص عليها فى العقد إذا قام المستأجر برد السفينة الى المؤجر قبل انتهاء الايجار اللهم إذا تم الاتفاق على غير ذلك (م١٧٨).

المطلب الثالث

ايجار السفينة بالرحلة

أولا: تعريف ايجار السفينة بالرحلة

الايجار بالرحلة هو عقد يلتزم فيه مؤجر السفينة أن يضع تحت يد المستأجر السفينة كلها أو بعضها وفقا للشروط التى يتفقان عليها.

ويلاحظ أنه فى الايجار بالرحلة يحتفظ المؤجر بكل من الادارتين الملاحية والتجارية للسفينة (م١٨١ بحرى). وهذا أهم مايميز بين ايجار السفينة بالرحلة وبين ايجار السفينة بالمدة حيث يقتصر المؤجر فى النوع الأخير على الاحتفاظ بالادارة الملاحية أو الفنية، بينما يتم اسناد الادارة التجارية الى المستأجر.

واسناد الادارتين الملاحية والتجارية إلى المؤجر أمر منطقى ذلك أنه هو الذى يقوم بتجهيز السفينة. كما أنه يتولى تنفيذ الرحلة البحرية ويكون مسئولا عنها. أضف الى ذلك أن المستأجر فى المشارطة بالرحلة يستهدف فقط استخدام السفينة فترة قصيرة برحلة محددة لنقل بضائع معينة وتنفيذ عمليات حددت سلفا وقدرت نفقاتها.

ويترتب على احتفاظ المؤجر بالادارتين الملاحية والتجارية، أن الربان يكون تابعا للمؤجر، فيخضع فى تصرفاته لرقابة هذا الأخير، كما يتلقى منه الأوامر من مختلف النواحى الفنية والتجارية الخاصة بإدارة السفينة.

ولقد ذكرت المادة ١٧٩ البيانات التى يشتمل عليها عقد الايجار بالرحلة وهى اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما، اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف التى تساعد على تعيينها، كنوع الحمولة ومقدارها وأوصافها، مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائها، مقدار الأجرة وطريقة حسابها، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها. ومن الملاحظ أن هذه البيانات ليست واردة على سبيل الحصر. بل يمكن للطرفين الإضافة إليها طبقا لما يكون ملائما لشروط العقد.

كما أن النص لم يبين الجزاء القانونى على ترك واحد من البيانات التى وردت به تاركا ذلك للقواعد العامة، وعلى أى الأحوال لايمكن للعقد أن يقوم بدوره فى الاثبات إلا فى حدود البيانات التى ذكرت فيه.

ثانيا: آثار المشارطة بالرحلة

يترتب على عقد الايجار بالرحلة التزامات على عاتق كل من المؤجر والمستأجر.

أ- التزامات المؤجر

يتعين على المؤجر أن يضع تحت يد المستأجر السفينة المتفق عليها وذلك فى الزمان والمكان المتفق عليهما.

ويجب أن تكون السفينة فى حالة صالحة للملاحة وللنقل المتفق عليه، وذلك بعد تجهيزها وإعدادها للرحلة أو الرحلات المطلوبة، والتزام المؤجر بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام بتحقيق نتيجة، ولايمكن إعفاء المؤجر من نتائج عدم

صلاحية السفينة إلا على أساس السبب الاجنبى[1] . ويظل هذا الالتـزام على عاتق المؤجر طوال الرحلة. فإذا احتاجت السفينة إلى إصلاحات أو الى استكمال بعض التجهيزات التزم المؤجر بها طالما كان ذلك خلال الرحلة.[2]

ب- التزامات المستأجر

يلتزم المستأجر فى المشارطة بالرحلة بتقديم البضاعة وشحنها وتفريغها كما يلتزم ايضا بدفع الأجرة المتفق عليها.

وفيما يلى نناقش هذين الالتزامين:

١- الالتزام بشحن البضائع وتفريغها:

يجب على المستأجر القيام بتقديم البضاعة المراد نقلها وإلا تعذر على المؤجر تنفيذ التزاماته المتعلقة بالمشارطة،. كما يجب على المستأجر أن يراعى المهل المقررة للشحن والتفريغ حتى لا تظل السفينة راسية فى الميناء بانتظار وضع البضائع فيها أو تفريغها منها، مما قد ينشأ عنه ضرر للمؤجر من ناحية، وتعطيل سير العمل فى الميناء من ناحية أخرى (م١٨٢).

ولم تضع المادة ١٨٢ بحرى الطريقة التى يتم بمقتضاها حساب مهل الشحن والتفريغ أو بدء سريانها، فتركت ذلك للعرف السائد فى ميناء الشحن أو التفريغ بحسب الأحوال، أما إذا لم يوجد عرف خاص سرى فى شأن ذلك العرف البحرى العام.

ولقد أوضحت المادة ١٨٣ جزاء عدم مراعاة هذه المهل، على أنها تدرجت فى الجزاء لاحتمال أن تكون ظروف المستأجر قد أضطرته الى التأخير فمنحته مدة إضافية بحيث لا تتجاوز المدة الأصلية المتفق عليها، كما يستحق المؤجر عن هذه

---

(١) أنظر الدكتور على عوض، القانون البحرى (١٩٧٠)، المشار إليه سابقاً، ص ٤٤٩.

(٢) المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون فقرة ١٢٦.

المدة الإضافية تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف السائد فى الميناء. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المدة الإضافية تسرى مدة إضافية ثانية بحيث لا تجاوز مدة المهلة الأولى، وخلالها يستحق المؤجر تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الأولى مضاف اليه النصف، كل ذلك إذا لم يجاوز الضرر التعويض اليومى فاذا جاوزه قضى بالتعويض المناسب.

على أن التعويض لايستحق فى جميع الأحوال إلا إذا كان التأخير فى الشحن أو التفريغ منسوبا الى المستأجر أو المرسل اليه أو تابعيهما. فإذاكان سبب التأخير راجعا الى القوة القاهرة أو خطأ المؤجر أو تابعيه، فلا تعويض (م ١/١٨٣).

ويعتبر التعويض اليومى من ملحقات الأجرة وتجرى عليه أحكامها (م ٢/١٨٣).

وتقضى المادة ١/١٨٤ بأنه عند تمام الشحن قبل انتهاء المدة المعينة، فلا تضاف عندئذ الأيام الباقية الى مهلة التفريغ إلا إذا إتفق على غير ذلك. وبعبارة أخرى، لا تكمل مهلة الشحن مدة التفريغ، مالم يتفق على حدوث هذا الادماج فتكون العبرة عندئذ باتمامها فى المهلة المعينة بغض النظر عما صرفه صاحب الشأن فى البضاعة من وقت اتمام كل منهما على حدة. وإذا أنجز المستأجر الشحن قبل انتهاء المهلة المقررة له، فلا يضاف ما اقتصره منها الى مهلة التفريغ ومع ذلك يجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافآة إن هو أسرع فى إنجاز الشحن والتفريغ قبل إنتهاء مدة المهل المقررين لانجازهما، وذلك «لتكون المكافآة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومى عقاب الإهمال والتراخى»[1].

وعند انقضاء المهل المقررة للشحن أو التفريغ دون أن يقوم المستأجر بتنفيذ التزامه، اجاز المشرع للمؤجر أن يطلب فسخ عقد الايجار مع التعويض طبقا للقواعد العامة.

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية، فقرة ١٢٨. وأيضاً المادة ٢/١٨٤.

كما أن المادة ١٨٥ بحرى أجازت للربان عند تخلف المستأجر عن التفريغ القيام بإنزال البضاعة على نفقة صاحب الشأن فيها ومسئوليته، وحكمة ذلك أن البضائع تكون فى السفينة ويحتاج إخراجها الى تنظيم معين يكون من الأوفق أن يقوم به الربان حتى لا تتعطل السفينة. لكن يجب على الربان فى هذه الحالة اتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة على البضائع حتى لا يتعسف فى استعمال هذه الرخصة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بالسفينة غير مهتم بمصيرها.

ومن المنطقى أن يكون للمستأجر شحن أى كمية من البضائع يمكن أن تستوعبها السفينة طبقا لما هو وارد فى العقد. أما إذا شحن المستأجر كمية من البضائع أقل مما تستوعبه السفينة أو قل مما هو متفق عليه، كان ملتزما بدفع الأجرة كاملة. وحكمة ذلك أن السفينة كانت تحت تصرفه عند بدء الرحلة، وتظل تحت تصرفه خلالها، والمؤجر ممنوع من استعمالها بغير ترخيص منه (م١٨٦م).

وأخيرا الزمت المادة ١٨٧ بحرى المؤجر بألا يشحن على السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر الا بموافقته.

٢ – الالتزام بدفع الأجرة:

إن دفع الأجرة المتفق عليها هو أهم التزامات المستأجر، والمرجع الأول فى تقدير الأجرة هو اتفاق الطرفين، فاذا لم يكن هناك اتفاق كان التشريع أو العرف هو الذى يتم الالتجاء اليه لتقدير هذه الأجرة أو تحديدها.

وعادة ما يتم تحديد الأجرة فى المشارطات بالرحلة بحسب المعيار الحجمى للسفينة أى على أساس السعة الطنية، وذلك بالنظر الى أن انتفاع المستأجر بالسفينة محدد بحمولة معينة أو بجزء من السفينة وبرحلة أو رحلات محددة سلفا فى العقد.

على أن هناك ظروفا قد تطرأ أثناء الرحلة مما يصير معه استحقاق الأجرة كلها أو بعضها محل نظر.

فإذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها لسبب لا يرجع الى المؤجر أو تابعيه، فإن المستأجر لا يلتزم بدفع الأجرة إلا عن الجزء الذى تم من السفر فقط (م١٩٢). فعلى سبيل المثال إذا وقعت الاستحالة بعد أن تكون السفينة قد قطعت نصف الرحلة، فلا يلتزم المستأجر الا بدفع نصف الأجرة المتفق عليها فقط.

على أنه ينبغى عدم الخلط بين نص المادة ١٩٢ ونص المادة ١٨٨ بحرى والتى تقضى بفسخ الايجار إذا قامت قوة قاهرة يستحيل معها البدء في السفر لأن هذه المادة الأخيرة تواجه الفرض الذى تقع فيه القوة القاهرة قبل البدء فى السفر بينما تتكلم المادة ١٩٢ عن الفرض الذى تقع فيه الاستحالة بعد أن تكون السفينة قد أبحرت فعلا.

لكن المستأجر لا يلتزم بدفع الأجرة أصلا إذا نشأت الاستحالة في الاستمرار فى الرحلة عن فعل المؤجر أو عن فعل تابعيه، كما إذا اشعلوا النار فى السفينة أو حطموا اجهزتها فاستحال الاستمرار فى الرحلة لهذه الأسباب.

وإذا حدث أثناء السفر ماجعل من المتعذر وصول السفينة الى الميناء المحدد للتفريغ، فقد الزمت المادة ١/١٩٣ المؤجر بتوجيه السفينة الى اقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه، ثم البحث عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضاعة. وفى هذه الحالة يتحمل المؤجر مصروفات هذا النقل ومع ذلك يتحمل المستأجر هذه المصروفات إذا كان تعذر الوصول الى الميناء المذكور ناشئا عن قوة قاهرة مؤقتة كإغلاق الميناء بسبب ثورة أو وباء وفى جميع الاحوال يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة.

ولاتستحق الأجرة اذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة إذا كان الهلاك بسبب القوة القاهرة أو بفعل الغير الذى تتوافر فيه عناصر القوة

القـاهرة إذ يكون من العـدل أن يقتـسم الطرفان آثار الحادث فـيخسـر المستـأجر بضـائعه، وتضيع الأجرة على المؤجر، إلا إذا قبل المستـأجر المخاطرة فيلزم بدفع الأجرة فى جميع الأحوال (م١٩٤/١).

وإذا كـان الهـلاك بفعل المؤجر أو بفـعل تابعيه، فعليه التعـويض لأنه يكون مسئولا عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة، وفى هذا الفرض لا يلتزم المستأجر بدفع الأجرة (م ١٦٩ بحرى).

وتعـالج المادة ١٩٤/٢ بحرى الحـالة التى يكون فـيهـا هلاك البـضـائع بفـعل المستأجر أو تابعيه أو عن عيب فى طبيعة البضاعة حيث الزمت المستأجر بدفع الأجرة كاملة كما يكون المستأجر ملزما بالأجرة كاملة فى الحالة التى يضطر فيها الربان الى بيع البضائع اثناء السفر بسبب عيوبها أو فى حالة القائها فى البحر بسبب هذه العيوب أو عند اتلافها بأى طريقة نظرا لخطورتها أو ماقد نشأ عنها من أضرار أو لاكتشاف خطر نقلها، ولكن النص اشترط لاستحقاق الاجرة فى هذا الفرض الأخير أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة المعيبة وقت شحنها، فاذا ثبت علمه بحقيقتها ضاعت عليه الأجرة، إذ كان من واجبه أن يمنع وضع البضاعة على السفينة.

كما يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن الحيوانات التى تنفق اثناء السفر اذا كان هلاكها لا يرجع الى خطأ المؤجر أو أحد تابعيه (م١٩٤/٣).

ويلاحظ أن هلاك البـضائع للأسبـاب التى ذكـرناها آنفـا هو الذى يؤدى الى إعفاء المستأجر من دفع الأجرة. أما تلف البضاعة أو نقص كميتها أو انخفاض قيمتها أثناء السفر لا يبرر امتناع المستأجر عن دفع الأجرة أو طلب تخفيضها.

وتطبيقا لذلك لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع التالفة أو الناقصة للمؤجر ؛ وبمعنى آخر ،فان المشرع رفض تطبيق نظام الترك العينى فى هذه الحالة (م١٩٥ بحرى).

ثالثا: انقضاء المشارطة بالرحلة:

عالجت المواد من ١٨٨ الى ١٩١ بعض المسائل المتعلقة بانقضاء عقد الايجار بالرحلة.

فالمادة ١٨٨ بحرى تقضي بانقضاء عقد ايجار السفينة بالفسخ دون تعويض على طرفيه وذلك إذا استحال البدء في الرحلة بسبب القوة القاهرة أو بسبب حظر الاتجار مع الدولة التي يقع فيها ميناء التفريغ.

كما يجوز للمستأجر إنهاء عقد ايجار السفينة في أي وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل أن يدفع تعويضا للمؤمن عما يصيبه من ضرر بسبب ذلك على ألا يتجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها (م١٨٩).

ولقد اعطت المادة ١٩٠ بحرى للمستأجر الحق في أن يطلب في أى وقت أثناء السفر تفريغ بضائعه قبل وصولها الى الميناء المتفق عليه وذلك بشرط أن يقوم بدفع الأجرة كاملة، وكذلك دفع نفقات التفريغ. وعلة هذا الحكم تظهر في مجال التجارة الدولية كما تشير الى ذلك المذكرة الايضاحية لمشروع القانون بقولها إنه «قد يكون قصد المستأجر من الايجار نقل الضائع التى باعها الى منشأة تجارية ثم يفسخ البيع قبل الشحن أو يشهر إفلاس المنشأة أثناء السفر، فلاتبقى للمستأجر بعد ذلك حاجة الى الايجار، فمن حسن التشريع تمكينه من إنهاء العقد دون تفريط في حق المؤجر في جبر الضرر الذى يلحقه من ذلك[١]».

وأخيرا، واجهت المادة ١٩١ بحرى الفرض الذى تحول فيه القوة القاهرة بصفة مؤقتة دون البدء في السفر أو دون الاستمرار فيه، ففى هذا الفرض يبقى عقد الايجار قائما ونافذا مادم أن الأمر لا يعدو تأجيل السفر أو وقفه لبعض الوقت. ولا يمكن زيادة الأجرة خلال ايام التعطيل، على أنه إذا كان للمستأجر مصلحة لا

---

(١) انظر المذكرة الإيضاحية فقرة ١٢٩.

تحتمل الانتظار جاز له إخراج بضائعه من السفينة ليواجه الموقف بالحل المناسب كالبحث عن سفينة أخرى، أو أى وسيلة لنقل البضائع. وفى حالة قيام المستأجر باخراج البضاعة من السفينة حتى زوال أثر القوة القاهرة واصبحت السفينة الأصلية جاهزة للسفر فله أن يعيد شحن البضائع عليها، ذلك أن عقد الايجار لايزال نافذا أيا كان الحل الذى يختاره المستأجر، كما تجب الأجرة كاملة عليه وكذلك نفقات إنزال البضائع وإعادتها مرة أخرى الى السفينة[1].

---

(١) انظر المذكرة الإيضاحية فقرة ١٢٩.

الفصل الثانى

عقد النقل البحرى للبضائع

مقــدمــات

عقد النقل البحرى هو عقد يربط بين ناقل البضاعة وشاحنها، سواء كان الناقل مالكا للسفينة أم، مستأجرا لها. وهو فى الغالب إما نقل بمشارطة ايجار، أو نقل بمقتضى سند شحن.

أ- **ويكون عقد النقل بمقتضى مشارطة ايجار عندما يتم وضع السفينة كلها أو بعضها من قبل المجهز تحت تصرف الشاحن. والمجهز فى هذا الفرض تثبت له كلا من الادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة.**

ويلاحظ أن عقد النقل بمقتضى مشارطة الايجار عادة مايكون فى نقل البضائع الضخمة التى يحتاج فيها الشاحن إلى كل السفينة أو إلى جزء منها. وغالبا ايضا ما يكون هذا النقل واقعا على نوعيات معينة من البضائع هى البضائع الصب (BULK) مثل شحن الاخشاب، أو المواد الخام مثل البترول والفحم، وشحن المعادن كالحديد والنحاس والذهب، وشحن البضائع المتجانسة (Standard Packag-es) مثل شحن أنواع معينة من الحبوب والغلال.

ويلاحظ أن هذا النقل يكون على السفن التى لاتتبع خطا[1] منتظما، أو ما يطلق عليه أصطلاحا السفن الجوالة Tramps.

وعادة ماتتم المفاوضات المتعلقة بابرام شروط هذا العقد فى جو تسوده المساواة بين الاطراف. حيث لايستطيع احدهما ارغام أو اذعان الطرف الاخر على قبول شروطه للتعاقد، ذلك أنهما فى مستوى اقتصادى متقارب، ويعبر عن ذلك بالقول بأن «The barganing power of the Charterers and owners is near

---

(١) أنظر Gilmore and Black , The Law of.
ص ١٩٧، المشار اليه سابقا.

enough equal that they may be left to contract freely».[١]

ومع ذلك، فهناك العديد من العقود النموذجية التي يختارها الاطراف لسهولتها ووضوح شروطها، ومن أهم هذه النماذج مايطلق على -the Uniform General charter.

ولفظها الاصطلاح هو (Gencon)[٢].

ب- النقل بمقتضى سند شحن بحرى:

Carriage of Goods Under Bill of lading: وفى هذا النوع من النقل يتم التعاقد بين الناقل والشاحن على أن يقوم الاول بنقل البضاعة للثانى فى مقابل أجرة. وعلى عكس النقل بمشارطة ايجار، فإن هذا النقل يتم على الخطوط الملاحية المنتظمة، (Liners)[٣].

حيث يتم نقل بضائع متنوعة، أو حاويات لشاحنين مختلفين.

والفرض في النقل بمقتضى سند شحن، أن القوة التعاقدية للطرفين غير متكافئة. ذلك أن الناقل أقوى مركزا من الشاحن، ومن ثم فهو الأقدر على إملاء شروطه وفرض البنود التي يرغب فى تضمينها للعقد وبصفة خاصة ما قد يتعلق منها بأجرة النقل أو إعفائه من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها.

---

(١) انظر ص ١٩٩ Gilmore and black,

(٢) انظر النص الكامل لهذا النموذج ، منشور فى Gilmore and Black, Appendix A.

(٣) ويمكن تعريق الخط الملاحى المنتظم بأنه «Which usually Operates on Schedule berween pre ar- raanged termini».

أنظر Gilmore and Black, P. 197. كما يلاحظ أن هناك ايضا اختلافا بين النقل بمشارطة ايجار والنقل بمقتضى سند شحن. ففى النقل بمشارطة ايجار يلتزم المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف الشاحن بينما يكفى فى الثانى أن يضع الشاحن تحت يد الناقل البضائع التى يتعهد بنقلها وتسليمها إلى صاحب الحق عليها فى ميناء الوصول.

ولقد أدى تواتر إدراج شروط الإعفاء من المسئولية من جانب الناقلين وبصفة خاصة شروط الاهمال Negligence، إلى إفلاتهم من نطاق المسئولية، مماجعل نصوص المسئولية نفسها غير ذات قيمة. كما أن القضاء قد عزز موقف الناقلين، حيث كان يحكم بصحة هذه الشروط المعفية من المسئولية على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين، وأن للإرادة سلطاناً فى رسم شروط التعاقد.

على أن الحكم بصحة شروط الاعفاء من المسئولية على إطلاقه كان من شأنه الإضرار بالشاحنين الذين وجدوا أنفسهم بين نارين، إما الرضاء بالتعاقد بشروط الناقل القاسية. أو عدم الاقدام من أساسه على عملية نقل البضائع. على أن الشاحنين قد حاولوا ايجاد مخرج لانفسهم وذلك بالتأمين فى حالة هلاك البضائع أو تلفها، وافلات الناقل من المسئولية بالشروط المعفية. على أن هذا الأمر لم يزد المسألة إلاتعقيداً، ذلك أن شركات التأمين فى حلولها حل محل الشاحن لمطالبة الناقل كانت تصطدم هى الأخرى، بشروط الاعفاء من المسئولية المدرجة فى سند الشحن، بما يجعل من الصعب استردادها لقيمة تعويضات التأمين التى دفعتها للشاحنين.

ولقد حاول الشاحنون فى الدول المختلفة الدفاع عن مصالحهم وذلك بمحاولة استصدار تشريع بمقتضاه يتم ابطال شروط الاعفاء من المسئولية أو على الاقل الحد منها. على أن هذه المحاولات باءت بالفشل فى كثير من الدول، حيث اصطدمت بالمصالح القوية للناقلين البحريين وبصفة خاصة فى الدول البحرية الكبرى كانجلترا.

*** قانون هارتر الامريكى** Harter Act:

لكن الوضع كان يغلى فى الولايات المتحدة الامريكية، ذلك أنه لم تكن لديها بحرية تجارية آنذاك، بل كانت تعتمد فى تجارتها البحرية (استيراد وتصدير) على الشحن، فهى فى هذا الوقت كانت من دول الشاحنين. ولقد كان الامريكيون يشعرون بالاستياء الكبير لخضوعهم للمشيئة المطلقة للناقلين الانجليز. لذلك اتخذ الكونجرس الامريكى خطوة جريئة فى عام ١٨٩٣ حيث أصدر ما يعرف باسم

(قانون هارتر). ولقد حاول هذا القانون التوفيق بين المصالح المختلفة بين الشاحنين والناقلين. فلقد نص هذا القانون على عدم صحة أى شرط يدرج فى سند الشحن ويكون من شأنه إعفاء السفينة أو مالكها من المسئولية عن أى خسارة أو أضرار تلحق بالبضاعة وتكون ناشئة عن الاهمال، أو الخطأ الشخصى أو الخطأ فى شحن البضائع، أو المحافظة عليها أو عند تسليمها. كما يكون باطلا أى شرط يخفف من التزام الناقل بالمحافظة على سلامة السفينة وتزويدها بما تحتاجه، أو جعلها صالحة للملاحة البحرية. ولهذا حصل الشاحنون على مزايا عديدة فى مواجهة شرط الاهمال الذى كان الناقلون يدأبون على وضعه فى سندات الشحن.

ومع ذلك، فلقد حافظ القانون على حقوق الناقلين حيث نصت المادة الثالثة من القانون على إعفاء الناقل البحرى من المسئولية عن الاضرار التى تحدث للبضاعة بسبب خطأ أو إهمال أحد تابعيه الذى يقع منه من الملاحة أو فى إدارة السفينه ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه قد بذل العناية اللازمة لجعلها صالحة للملاحة[1].

ولقد لاقى قانون هارتر الامريكى ترحيبا فى كثير من الدول، وبخاصة دول الشاحنين، إذ أنه كان رائدا فى إرساء قواعد معقولة ومتوازنة لحكم العلاقة بين الشاحنين والناقلين.

*** معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ (معاهدات سندات الشحن):**

ولقد إتخذت قواعد قانون هارتر الامريكى كأساس لمحاولة توحيد القواعد التى تحكم العلاقة بين الشاحنين والناقلين فى النقل بسندات شحن، وذلك فى الاجتماعات التى عقدها ممثلو الدول البحرية فى الفترة مابين سنة ١٩٢١ إلى سنة ١٩٢٤.

وفى لاهاى، وفى عام ١٩٢١ توصلت جمعية القانون الدولى الى ابرام سند شحن نموذجى يقضى ببطلان شروط الاعفاء من المسئولية عن الاخطاء التجارية، مع إعفاء الناقل عن الاخطاء الملاحية، وبعض الحالات الأخرى، على أن قواعد

(١) أنظر Gilmore and Black pp. 142-143.

لاهاى لم تكن ملزمة حيث اقتصر اثرها على الحالات التى يتفق فيها الافراد على الاخذ بها.

وفى بروكسل، عام ١٩٢٢ ، تمت الدعوى الى مؤتمر دبلوماسى حيث كانت الاجتماعات والمناقشات تجرى بغرض جعل قواعد لاهاى قواعد ملزمه. وفعلا تم التوقيع على معاهدة فى ٢ أغسطس سنة ١٩٢٤ . وهذه المعاهدة هى معاهدة بروكسل، والتى يطلق عليها عادة معاهدة سندات الشحن.

ولقد انضمت الى هذه المعاهدة الكثير من الدول كالولايات المتحدة فى عام ١٩٦٣ . كما وافقت مصر على المعاهدة بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وأصبحت نافذة بتاريخ ٢٩ مايو ١٩٤٤ بمقتضى المرسوم الصادر فى ٣١ يناير ١٩٤٤ .

ويلاحظ أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ تسرى فى نطاق معين وعلى بعض أنواع النقل دون البعض الآخر.

فمعاهدة بروكسل تسرى على النقل الدولى دون النقل الداخلى. ولكى يكون النقل دوليا لابد أن يصدر سند الشحن فى دولة موقعة أو منضمة للمعاهدة، وأخيراً يجب أن يكون النقل بين ميناءين لدولتين مختلفتين، إحداهما على الاقل موقعة على المعاهدة [١] .

كما يمكن تطبيق أحكام المعاهدة، اذا اتفق الأطراف على ذلك صراحة، وهذا مايعرف باسم شرط بارامونت Paramount Clause .

ولاتسرى أحكام المعاهدة على النقل بمشارطة ايجار، فهى تسرى فقط على النقل بسند شحن. كما تسرى المعاهدة على فترة الرحلة البحرية وحدها، أى الوقت الذى ينقضى به شحن البضائع على السفينة وتفريغها منها، فهى لاتسرى على المراحل السابقة للشحن أو اللاحقة للتفريغ. ومن ثم فيجوز للأطراف خلال الفترة التى لاتخضع للمعاهدة أن يتفقوا على مايعن لهم من شروط وبصفة خاصة يجوز

---

(١) انظر الدكتور البارودى، المرجع المشار اليه سابقا، ص ٢٠٠-٢٠١.

للناقل أن يفرض شروط اعفائه من المسئولية فى الفترة السابقة للشحن، أو اللاحقة للتفريغ.

ولاتسرى المعاهدة على نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة كنقل الحيوانات الحية، وشحن البضائع على ظهر السفينة. كما لاتسرى المعاهدة على النقل الاستثنائى كنقل التحف الاثرية، أو المواد القابلة للاشتعال، وبشرط ألا يصدر عن النقل الاستثنائى سند شحن.

ويلاحظ أن أحكام المعاهدة تتعلق بالنظام العام. ولقد جعلت المعاهدة البطلان هو جزاء مخالفة احكامها. فيبطل أى شرط لاعفاء الناقل من المسئولية طالما كان هناك محل لتطبيق المعاهدة ومن ثم يكون باطلا شروط تجهيل وزن البضاعة ومقدارها إلا فى الاحوال المنصوص عليها فى المعاهدة، كما يبطل أى شرط من شأنه التخفيف من التزامات الناقل، وأى شرط من شأنه قلب عبء الاثبات فيما يخص مسئولية الناقل. كما يبطل شرط تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة إلى الناقل.وعلى أى الاحوال، فإن أى شروط أو اتفاقات من شأنها الاخلال بمراكز الاطراف أو تغيير مركز الناقل فيما يتعلق بمسئوليته يكون واجبا ابطالها.

ولقد نصت المعاهدة على حالات محددة لاعفاء الناقل من المسئولية وهى: إعفاؤه من المسئولية عن العيوب الخفية فى السفينة وعن عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بداية السفر، وإعفاؤه من المسئولية عن الخطأ فى الملاحة أو فى آدارة السفينة، وإعفاؤه بسبب القوة القاهرة، وخطأ الشاحن أو العيب الذاتى فى البضاعة، وأخيرا، الافعال البريئة من الغش كحالة الاضرار التى تحدث للبضاعة بسبب عمليات الانقاذ البحرى التى يقوم بها الربان مثلا.

بروتكول ٢٣ فبراير لعام ١٩٦٨، والمعدل لمعاهدة بروكسل:

رأينا أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ يقتصر نطاق تطبيقها على النقل الدولى وفقا لمفهوم هذه المعاهدة. ومعنى ذلك ازدواجية القواعد التى تطبق على النقل

البحرى، فالعلاقات الدولية تسرى عليها قواعد معاهدة بروكسل طالما توافرت شروط انطباقها، أما العلاقات البحرية الداخلية فينطبق عليها القانون البحرى الداخلى. ولقد كان من الافضل ادخال نصوص المعاهدة فى التشريع الوطنى من أجل توحيد القواعد المتعلقة بالنقل البحرى، وذلك كما فعلت انجلترا فى عام ١٩٢٤.

أضف إلى ذلك، أن تطبيق قواعد بروكسل قد أثار بعض المشكلات العملية، ذلك أن الناقلين قد احتجوا بشدة إزاء توسع بعض المحاكم فى عدم إدخال بعض العيوب التى تلحق بالسفينة فى مجال أسباب الاعفاء من المسئولية المسموح بها[١]. وتمت المطالبة بتعديل بعض جوانب المعاهدة. وانعقدت اللقاءات، والمؤتمرات فى استكهولوم فى عام ١٩٦٣، وفى بروكسل عام ١٩٦٧، ثم بروكسل عام ١٩٦٨، حيث صدر بروتكول يقضى بادخال بعض التعديلات على معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤.

ولقد اصبح بروتكول ١٩٦٨، نافذا بعد تصديق عشر دول بحرية عليه، وذلك فى عام ١٩٧٧. كما صدقت مصر عليه فى ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢، وأصبح نافذا فيها منذ ٣ ابريل عام ١٩٨٣.

ويلاحظ أن المادة الاولى من البروتكول قد جعلت التصديق من أية دولة ليست طرفا فى معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ بمثابة انضمام اليها.

كما أن البروتكول قد توسع فى نطاق التطبيق حيث لم يجعل لجنسية اطراف العلاقة أثر، ذلك أنه ينطبق فى الحالات الآتية:

إذا صدر سند الشحن فى أحدى الدول المتعاقدة، أو إذا كان النقل يتم فى ميناء دولة متعاقدة، أو اذا نص فى سند الشحن على أن أحكام هذه المعاهدة أو أى تشريع آخر يأخذ بها هى التى تحكم العقد.

على أنه لايلتزم أى طرف فى هذا البرتكول بتطبيق نصوص على سندات

---

(١) انظر الدكتور البارودى، ص ١٩٤

الشحن التي تصدر في إحدى الدول الاطراف في المعاهدة لكنها ليست طرفا في البروتكول.

فالدول التي صدقت على البروتكول تعتبر طرفا منضما الى المعاهدة، على أن هناك دولا أخرى لم تصدق على البروتكول واقتصر تصديقها على معاهدة بروكسل فقط. كما أن هناك دولا لم تصدق على هذه أو تلك ولاجدل في أن ذلك قد يؤدى إلى بعض المشكلات في النقل الدولي البحرى للبضائع إلا أذا تضمن سند الشحن مايفيد تطبيق المعاهدة والبرتوكول.

*** اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع (قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨):**

١- من بروكسل إلى هامبورج:

لقد حققت معاهدة سندات الشحن بعض أهداف الشاحنين. فلقد أبطلت المعاهدة - بصفة عامة - شروط إعفاء الناقل من المسئولية. فيكون باطلا شرط تجهيل وزن البضاعة أو مقدارها، كما يبطل أى شرط من شأنه التخفيف من التزامات الناقل وأى شرط يهدف إلى قلب عبء الاثبات فيما يخص مسئولية الناقل. كما يبطل شرط تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة للناقل. وعلى أى الأحوال، فإن أى شرط أو اتفاقات من شأنها الإخلال بمركز الأطراف أو تعديل مركز الناقل فيما يتعلق بتخفيف مسئوليته يكون واجبا ابطالها(٢).

وعلى الرغم من أن معاهدة سندات الشحن، والبروتكول المعدل لها في عام

---

(١) أنظر الدكتور البارودى، ص ١٩٤.

(٢) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، (١٩٩٠)، في ص٣٠٦، وما بعدها. أنظر كذلك، الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا في ص٢١٦، وما بعدها، وأيضا راجع الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا ص ٣٠٠، ومابعدها. وراجع كذلك الدكتور الشرقاوى، العقود البحرية، الطبعة الثانية ١٩٩١ في ص١١٣، وما بعدها. وفي أهداف معاهدة بروكسل، أنظر الدكتور على عوض، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا، في ص٢٧٢-٢٧٣.

١٩٦٨ (قواعد وسبى) قد حققا بعض التقدم لحماية الشاحنين[١]، إلا أن كثيراً من الدول النامية، وهى فى الأغلب دول شاحنين، قد رأت أن هذه الحماية أضحت غير كافية[٢]. بل إن البعض قد رأى معاهدة بروكسل مازالت فى صف الناقلين.

وإزاء الحاح الدول النامية واعتراضاتها المستمرة على معاهدة بروكسل والبروتكول المعدل لها، قامت الأمم المتحدة ببعض الجهود لمحاولة جمع الشمل الدولى بين الدول الناقلة والدول الشاحنه. فعكفت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى على دراسة الوضع، وبحث مدى امكانية حماية الدول البحرية النامية. فشكلت لجنة ضمت إحدى وعشرين دولة اجتمعت فى نيويورك ثم فى باريس. وأخيراً، قدم مشروع معاهدة تحكم مسئولية الناقل البحرى للبضائع. وفى مارس عام ١٩٧٨ انعقد مؤتمر فى هامبورج فى ألمانيا، حيث تمت الموافقة على تبنى «اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨». والتى تعرف بإسم قواعد هامبورج [٣].

(١) وبالنسبة للتعديل الذى لحق معاهدة سندات الشحن بمقتضى قواعد وسبى لعام ١٩٦٨، والذى توسع فى نطاق تطبيق أحكام المعاهدة المذكورة، أنظر Paul Todd, Modern Bllis of Lading، المرجع المشار إليه سابقا، فى ص ١٣٦، وما بعدها أنظر أيضا الدكتور البارودى. مبادئ القانون البحرى، المرجع السابق الإشارة إليه فى ص١٩٥-١٩٦.

(٢) أنظر الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف الاسكندرية ١٩٨٦، فى ص١١-١٢. أنظر أيضا المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى الجديد، فقرة ١٣٩. أنظر أيضاً، الدكتور العرينى، نقل البضائع بحرا بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية المصرى الجديد، بحث منشور فى دراسات فى القانون البحرى والجوى (الدار الجامعية بيروت ١٩٩٢) فى ص٩.

(٣) أنظر فى مراحل وتاريخ إقرار «اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨»، الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى....، البحث المشار إليه سابقا فى ص٩-١٣.
وجدير بالذكر أنه خلال هذه الدراسة فإننا سنستخدم اصطلاح قواعد هامبورج أو اتفاقية هامبورج كاختصار لاسم هذه الاتفاقية الجديدة.

ولقد استحدثت قواعد هامبورج نظاما لمسئولية الناقل البحرى للبضائع هو أقرب إلى حماية الشاحنين؛ لدرجة أن البعض قد وصف هذا النظام بأنه مؤشر «لكون الغلبة فى الصراع بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين كانت فى النهاية لصالح الشاحنين»[1]. ولقد تمثلت حماية الشاحنين فى مظاهر عديدة سنحاول إبرازها خلال هذه الدراسة.

وتقضى المادة الثلاثون من اتفاقية الأمم المتحدة بنفاذها فى اليوم الأول من الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة من تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الإنضمام. ولقد صدقت الدولة العشرين (وهى زامبيا) على الاتفاقية فى السابع من أكتوبر سنة ١٩٩١[2]. وتم ايداع الوثيقة العشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة. ومن ثم بدأ نفاذ الاتفاقية فى نوفمبر سنة ١٩٩٢، وهو أول الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق[3].

---

(١) أنظر الدكتور سعيد يحى، مسئولية الناقل البحرى، ....، البحث السابق الإشارة إليه، فى ص ٣٦.
وفى النقاش المحتدم بين كل من الناقليين والشاحنين حول جدوى قواعد هامبورج، أنظر بصفة خاصة:

Options. Vol. 22, No. 1, Journal of Maritime Law and Commerce, (January, 1991) at PP. 59-79.

وبصفة خاصة أنظر ص ٦٩-٧٣.

(٢) أنظر الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار إليه سابقا فى ص٩٩، هامش رقم(١). وأنظر النص الكامل لاتفاقية هامبورج باللغة العربية فى الجريدة الرسمية - السنة ٣٥- العدد ٢٥ فى ١٧ ذى الحجة سنة ١٤١٢ (١٨يونيو سنة ١٩٩٢). وأنظر نص هذه الاتفاقية باللغتين الانجليزية والفرنسية فى:

Droit Maritme Francais No 355 (1978) PP. 396-437.

(٣) أنظر المادة ١/٢٠ من قواعد هامبورج.

على أنه وإن كانت قواعد هامبورج قد وضعت لتحل محل معاهدة سندات الشحن فإن نفاذها على المستوى الدولى لايعنى اختفاء كل الأثر لمعاهدة سندات الشحن. بل على النقيض، فإن نفاذ قواعد هامبورج سوف يجعل المسائل أكثر تعقيدا فى نطاق النقل البحرى الدولى للبضائع. فتطبيق قواعد هامبورج سيكون منحصرا فى الدول التى صدقت على اتفاقية الأمم المتحدة وطبقا للنطاق الذى حددته المادة الثانية من الاتفاقية، وهى دول لايزيد عددها على عشرين، وكلها من الدول النامية(١). أما الغالبية العظمى من الدول فلازالت أطرافا فى معاهدة سندات الشحن، وهى دول فى أكثرها من الدول الغنية الناقلة، ويثور شك كبير فى انضمامها إلى اتفاقية الأمم المتحدة على الأقل فى المستقبل القريب(٢). ولذا فإن مستقبل النقل البحرى للبضائع سيكون محصلة للتصادم المتوقع حدوثه بين مصالح

---

(١) والدول التى صدقت على الاتفاقية حتى اكتوبر ١٩٩١ هى: مصر - أوغندا - تانزانيا - تونس بربادوس - المغرب - رومانيا - شيلى - لبنان - هنجاريا - السنغال - سيراليون - نيجيريا بتسوانا - كينيا - ليسوتو - بوركينا فاسو - غينيا - ملاوى - وأخيرا زامبيا. أنظر التقرير المنشو فى Comité Maritime International year book (1991 - 1992).

(٢) والواقع أن هناك حججا كثيرة أثارها معارضو اتفاقية هامبورج فى الدول الغنية. ففى الولايات المتحدة الأمريكية مثلا، فإن هناك معارضة من جهات عديدة منها غرفة التجارة والنقل، وشركات التأمين، كما أن الكونجرس الأمريكى - يتوقع - ألا يبدى أى تعاطف مع هذه الاتفاقية، إن هى قدمت إليه، على الرغم من أن الادارة الأمريكية ترى أنه على المدى البعيد فإن قواعد هامبورج تخدم المصالح الأمريكية متمثلة فى مصالح الشاحنين. أنظر مقالة Werth، بعنوان The Hamburg Revisited، والمشار اليها سابقا وبصفة خاصة فى ٧٤-٧٦. ولعل أهم أوجه المعارضة لقواعد هامبورج هى أنها قواعد ثورية ومتطرفة وتتجاهل العمل والعرف والقواعد البحرية المستقرة. وأنهاستؤدى إلى زيادة حجم المنازعات بين الناقلين والشاحنين. ويضرب المؤلف مثالا على عدم وضوح قواعد هامبورج واتصافها بالغموض أنها تضمنت اعفاء الناقل عن الضرر أو الخسارة التى تلحق البضاعة إذا كان الضرر أو الخسارة ناشئاً عن اتخاذ التدابير (المعقولة) لإنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر.

وفى ظل القواعد المستقرة (قواعد وسبى)، فإن مثل هذا الاعفاء موجود أيضا ولكن بدون ذكر عبارة (المعقولة)، إذ أن الناقل فى ظل هذه القواعد الأخيرة يمكن إعفاؤه من المسئولية بمجرد اتخاذ تدابير الإنقاذ، ووصف هذه التدابير بالمعقولية - فى قواعد هامبورج - من شأنه فتح باب المنازعات، انظ

الدول الشاحنة التى تأخذ بقواعد هامبورج، والدول الناقلة التى ما زالت تحرص على عدم المساس بمعاهدة سندات الشحن(١).

مقالة Werth، بعنوان... The Hamburg Rulesf Revisted، المشار إليه سابقا، فى ص ٧٠-٧١. أضف إلى ذلك، أن معارضى اتفاقية هامبورج يذهبون إلى أن إعمال قواعدها سيؤدى إلى زيادة أسعار النقل، لأن مسئولية الناقل أصبحت ثقيلة حيث أن خطأه أصبح مفترضا عند هلاك البضاعة أو تلفها أو حصول تأخير فى تسليمها. وبالتالى فإن الناقل سيحاول رفع سعر أجرة الناقل لكى يتعادل مع عواقب مخاطر النقل التى سيتحملها، وهذا يؤدى بطريقة غير مباشرة إلى جعل الحماية المنشودة للشاحنين غير ذات جدوى، لأن الشاحن هو الذى سيتحمل الزيادة فى تكلفة النقل. أنظر مقالة Werth المشار إليها بعنوان: The Hamburg Rules Revisted، فى ص٧٩.

وأخيرا، فإن المعترضين على الاتفاقية المذكورة يقولون أن تطبيقها سيؤدى الى زيادة فى أقساط التأمين الذى يقوم به الناقل للتأمين من مسئوليته. ثم إنه إذا كان صحيحا إن أقساط التأمين على البضاعة الذى يقوم به الشاحنون سوف تنخفض إبان تطبيق قواعد هامبورج، إلا أن فى ذلك بعض المبالغة، لأن الناقل سيقوم من جهة أخرى بزيادة اسعار النقل لكى يغطى أقساط التأمين المرتفعة التى سيقوم هو بسدادها عند التأمين من مسئوليته. أنظر فى ذلك:

Michael F. Sturley, Changing Liabiliy Rules and Marine Insurance: Conflcting Empirical Arguments About Hague, Visby, and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence, Vol. 24 No. 1, Journal of Maritime Law and Commerce (January 1993), PP. 119-149.

وبصفة خاصة فى ص ١٤٢ - ١٤٣.

والطريف فى الأمر أن شركات التأمين التى تتولى التأمين على البضائع لصالح الشخاحنين تعترض بشدة على قواعد هامبورج، لأن هذه الأخيرة ستؤدى إلى تراخى الشاحنين فى القيام بالتأمين على بضائعهم وذلك بالنظر الى اطمئنانهم الى الحماية الواسعة التى تمنحها لهم قواعد الاتفاقية، وهم إن قاموا بالتأمين، فإن أقساطه ولا شك سوف تنخفض بشكل ملحوظ. أنظر فى ذلك مقالة Werth، بعنوان: The Hamburg Rules، المشار اليها سابقا فى ص ٧٩.

(١) أنظر:

David C. Frderick, Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, Vol. 22 No.1 Journal of Maritime Law and Commerce (January 1991) PP. 81-117.

وبصفة خاصة فى ص١١٦-١١٧.

٢- الوضع في مصر: ازدواجية القواعد القانونية التي تطبق على النقل البحري للبضائع.

ظل القانون البحري المصري (الملغى) والصادر في عام ١٨٨٣ يحكم النقل البحري للبضائع في مصر ردحا طويلا من الزمن. ولم تتعطل أحكام هذا القانون حتى بعد انضمام مصر إلى معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ وبروتوكول بروكسل (قواعد وسبي) لعام ١٩٦٨. فبينما كان القانون البحري المصري (الملغى) يحكم النقل البحري الوطني بصفة عامة والنقل البحري الدولي الذي يخرج عن مجال المعاهدة، فان المعاهدة، اى معاهدة سندات الشحن، كانت تسرى على النقل البحري الدولي للبضائع بطريقة تلقائية في حالتين هما: إذا كان سند الشحن قد صدر في مصر، وهي طرف متعاقد في الاتفاقية؛ أو إذا كان النقل البحري الدولي يبدأ في مصر[1]. ومن ثم فلقد كان هناك ازدواجية في القواعد التي تحكم النقل البحري مما أثار في العمل مشكلات قانونية وعملية ضخمة[2]. بل لقد أصبح نطاق تطبيق المعاهدة أكثر اتساعا بعد تعديلها ببروتكول عام ١٩٦٨[3]، حيث يتم

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقا، في ص٢٩٠-٤ الدكتور على محمد البارودي، مبادئ القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقا في ١٩٨-٢٠١؛ الدكتورة سميحة القليوبي، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقا في ص٢٨٩-٣٠٩.

(٢) أنظر الدكتور احمد حسني، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (منشأة المعارف - الاسكندرية ١٩٩١) في ص ٧-٨. وأنظر في أحكام القضاء المصري في هذا الخصوص، حكم محكمة النقض المصرية والذى أعلنت فيه أن معاهدة بروكسل تسرى على النقل الدولي في نطاق محدود، وخارج هذا النطاق تسرى أحكام القانون التجاري البحري. أنظر الطعن رقم ٣٠٣ سنة ٤١ق جلسة ١٩٩٦/٥/١٠ ص١٧ص ١٠٥٠.

(٣) أنظر في شروط تطبيق بروتوكول بروكسل (قواعد وسبي) لعام ١٩٦٨، الدكتور على البارودي، مبادئ القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقا، في ص ١٩٦؛ الدكتور محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، المرجع المشار إليه سابقا في ص١٠١. وأنظر في التعليق على أحكام محكمة النقض المصرية التي تطرقت لشروط تطبيق معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ قبل وبعد تصديق مصر على بروتكول ١٩٦٨، مؤلف الدكتور هشام على صادق، التعليق على أحكام محكمة النقض في مسائل القانون البحري (الدار الجامعية ١٩٨٥)، وبصفة خاصة ص ١٢٧-١٦٦.

تطبيقها إذا تضمن سند الشحن نصا يقضى بإخضاع النقل للمعاهدة أو لأى تشريع يأخذ بأحكامها أو يعطيها قوة النفاذ[1]: وهذا مايعرف بالشرط الجوهرى أو شرط البارامونت Paramount Clause.

وازدادت المشكلة تعقيدا بعد صدور القانون البحرى الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، والذى حل محل القانون البحرى القديم، إذ دخل القانون الجديد حيز النفاذ فى الثالث من نوفمبر عام ١٩٩٠. فنصوص هذا القانون الجديد والمتعلقة بالنقل البحرى للبضائع تتعارض مع معاهدة سندات الشحن تعارضا صارخا، وبصفة خاصة ما تعلق منها بمسئولية الناقل البحرى، والإعفاء منها، وتحديدها، والدعوى المتعلقة بها[2]. فمصر كانت طرفا فى معاهدة سندات الشحن، وفى نفس الوقت

(١) وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه لما كان «بروتوكول هذه المعاهدة قد خول الدول المتعاقدة الحق فى تنفيذها إما باعطائها قوة القانون أو بإدخال أحكامها فى تشريعها الوطنى، وكان من المعلوم فقها وقضاء أن انجلترا قد أدخلت أحكام معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ فى تشريعها الداخلى، حيث أصدرت قانون نقل البضائع بحرا لسنة ١٩٢٤ وجعلت أحكامه مطابقة لأحكام المعاهدة المذكورة التى اصبحت تشريعا نافذا فى مصر، فإن علم القاضى بمضمون هذا القانون يكون مفترضا ولايكون ثمة محل لإلقاء عبء اثبات مضمونه على عاتق من يتمسك به. أنظر (الطعن ٩٨٣ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٤/٢/٦) منشور في مؤلف الدكتور أحمد حسنى، ملحق قضاء النقض البحرى (منشأة المعارف - الاسكندرية ١٩٨٦) فى ص ٥٣-٥٥ وأنظر فى نفس المسألة الطعن ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦٠/٢/١١ ص ١١ ع١ ص ١٣٧، وأيضا الطعن ٢١٤ سنة ٣٨ ق جلسة ١٩٧٤/٦/١٢ س ٢٥ ص ١٠٤٥؛ أنظر فى ذلك الدكتور أحمد حسنى، المرجع السابق، ملحق قضاء النقل البحرى، فى ص ٥٥-٦٦.

(٢) ويلاحظ أن أهمية حل مشكلة التعارض تقتصر على المرحلة الانتقالية السابقة على نفاذ هامبورج، وقد تمتد إلى فترة خمس سنوات لاحقة أيضا إذا استعلمت مصر الرخصة المقررة فى المادة ٤/٣١ من اتفاقية هامبورج، بما لايقلل بحال من الأحوال من أهمية الآراء التى سنعرضها بصدد هذه المسألة. لأن المشكلة مازالت قائمة. وأنظر فى أهم مظاهر التعارض بين معاهدة سندات الشحن والقانون البحرى وقانون التجارة البحرية المصرى الجديد بحث الدكتور العرينى، نقل البضائع بحراً...، البحث المشار اليه سابقا، وبصفة خاصة فى ص١٠-١٤. وأنظر فى نطاق تطبيق قواعد النقل للبضائع وفى حل التنازع بين قانون التجارة البحرية الجديد وكل من قواعد معاهدة سندات =

ظهر تشريع لاحق يتعارض معها، فكيف يمكن التوفيق بين قانون يختلف فى أحكامه الآمرة اختلافا جوهريا عن أحكام قانونية أخرى تلتزم بها مصر بمقتضى معاهدة دولية، على الأقل في المرحلة الإنتقالية وقبل نفاذ اتفاقية هامبورج؟ ولقد انقسم الفقه بصدد هذه المسألة الى فريقين لكل منهما رأيه.

فذهب الرأى الأول[1]. إلى أن المشرع المصرى قد اقتصر فى القانون الجديد على إلغاء التقنين البحرى السابق، إذ أنه لم ينص على إلغاء الأحكام الواردة فى قوانين خاصة، بل إن المشرع كان حريصا على إعمال هذه القوانين الخاصة بقوله فى المادة الأولى من القانون الجديد «بأنه مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية»[2]. ولاشك أن الأحكام الواردة فى كل من معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها هى من الأحكام الخاصة فى مجال تطبيقها، وللمسائل التى تعالجها[3].

ولما كانت مصر لم تنسحب بعد من معاهدة سندات الشحن وبروتكولها المعدل، فلامحل للقول بأنها أصبحت غير ملتزمة بهما لمجرد صدور تشريع داخلى تتعارض أحكامه مع أحكام هذه المعاهدة[4]. ولا أدل على ذلك من أنه قبل صدور

= الشحن وقواعد هامبورج مؤلف زميلنا الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه فى ص ٢٥-٣٦.

(١) أنظر الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق القانون البحرى الجديد فى مسائل نقل البضائع واتفاقيات التحكيم المتعلقة بها ص١-٢٩، والمنشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى (١٩٨٩)، وبصفة خاصة ص٣، ومابعدها.

(٢) أنظر المادة الأولى من قانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ باصدار قانون التجارة البحرية، الجريدة الرسمية العدد ١٨ سنة ١٩٩٠، والمشار إليه سابقا.

(٣) أنظر فى عرض وشرح وتحليل هذه الحجة، الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق القانون البحرى الجديد فى مسائل نقل البضائع...، المشار إليه سابقا والمنشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى، وبصفة خاصة فى ص ٤ - ٥.

(٤) أنظر الدكتور هشام صادق، البحث السابق الإشارة إليه، فى ص٣.

القانون الجديد كان هناك تعايش بين أحكام المعاهدة والتقنين البحرى الملغى، بمعنى أنه كان كل منهما مجال فى التطبيق. فكانت معاهدة بروكسل وبروتكولها المعدل ينطبقان على النقل البحرى الدولى، عندما تتوفر شروط اعمالهما، بينما كان ينحسر مجال التقنين البحرى القديم ليظل قابعا بصفة اساسية فى نطاق العلاقات البحرية الداخلية وتلك التى لاتسرى عليها المعاهدة[1].

ولم يتغير هذا الوضع حتى بعد صدور القانون البحرى الجديد. صحيح أن التشريع البحرى الجديد لاحق فى صدوره على معاهدة سندات الشحن، كما أنه يتضمن أحكاما آمرة، مما قد يدعو الى القول بعدم امكانية تطبيق أحكام المعاهدة وبروتكولها المعدل نظرا لتعارضهما مع هذه القواعد الآمرة، وبصفة خاصة ماقد يتعلق منها بحماية الشاحنين.

ويرد أصحاب هذا الرأى على هاتين الحجتين من ناحيتين:

فمن ناحية أولى، فإنه ليس من شأن إصدار تشريع لاحق يتضمن حكما عاما أو أحكاما عامة إلغاء الحكم الخاص الوارد فى المعاهدة النافذة فى مصر، مالم ينص المشرع على هذا صراحة، ذلك أن الحكم العام يتقيد بالحكم الخاص فى الأمر الذى جاء التخصيص بشأنه ولو كان لاحقا[2]. ومن ناحية ثانية، فإن التعارض المتصور وقوعه بين نص معاهدة نافذة فى مصر وحكم آمر فى التشريع الجديد لايجب أن يؤدى تلقائيا الى استبعاد الحكم الوارد فى المعاهدة على اساس مخالفته للنظام العام المصرى الداخلى، ذلك أن فقه القانون الدولى الخاص الحديث يرى أن هناك فارقا بين المعاملات الداخلية والمعاملات الدولية فيما يتعلق بتطبيق الدفع بالنظام العام، ويتمثل ذلك فى «الدور الاستثنائى الذى تلعبه هذه الوسيلة الفنية لاستبعاد القانون الأجنبى فى مجال العلاقات الخاصة الدولية عن دورها الأصيل فى

(١) أنظر مؤلفنا، دروس فى القانون البحرى المصرى الجديد (الاسكندرية ١٩٩٢)، فى ص ٢٣٨.

(٢) أنظر الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق القانون البحرى الجديد فى مسائل نقل البضائع...، البحث المشار اليه سابقا فى ص٤.

مجال القانون الداخلي كأداة لتقييد إرادة المتعاقدين بمقتضى النصوص الآمرة[1].

وبعبارة وجيزة، فإن تعارض حكم من أحكام معاهدة سندات الشحن، مع حكم من الأحكام الآمرة في القانون البحرى المصرى الجديد، كتلك مثلا المتعلقة بحماية الشاحنين، لايؤدى الى استبعاد حكم المعاهدة على أساس مخالفة النظام العام الداخلي طالما أن هذا الحكم لايتعارض مع مضمون النظام العام في مجال القانون الدولى الخاص.

وبناء على ماتقدم، يذهب أصحاب هذا الرأى إلى امكانية حصول ازدواجية في الأحكام القانونية التي تنطبق على النقل البحرى بمقتضى سند شحن. فمعاهدة بروكسل وبروتكولها المعدل مازال لهما محل في التطبيق طالما أن النقل البحرى دولى، وطالما توفرت شروط تطبيقهما الأخرى. أما القانون الجديد فيسرى على النقل البحرى الداخلي وأيضا على النقل الدولى للبضائع في الأحوال التي لايتوفر فيها شروط إعمال المعاهدة وبروتكولها المعدل[2].

ويبدو أن محكمة النقض المصرية كانت تأخذ بهذه النظرية في ظل القانون البحرى الملغى، حيث قررت هذه المحكمة أنه «إذا كانت معاهدة بروكسل لاتنطبق في صدد النقل البحرى الدولى إلا في نطاق محدود. فإنه لايكون من شأن هذه المعاهدة أن تؤثر خارج هذا النطاق في أحكام قانون التجارة البحرية السابقة عليها بما يعد نسخا لها لأن التعارض الذى يستتبع إلغاء نص تشريعى بنص في تشريع لاحق لايكون، في حكم المادة الثانية من القانون المدنى، إلا إذا ورد النصان على محل واحد يكون من المحال اعمالهما فيه معا، أما إذا اختلف المحل فإنه يتعين العمل بكل قانون في محله بصرف النظر عما بينهما من مغايرة طالما أن لكل منهما مجاله الخاص في التطبيق. ولايمنع من ازدواج التشريع في قانون البلد

(١) أنظر الدكتور هشام صادق، البحث السابق، في ص ٤-٥.

(٢) أنظر في هذا المعنى، الدكتور هشام صادق، البحث السابق في ص٦. أنظر أيضا الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع المشار اليه سابقا في ص٨.

الواحد، لأن الشارع هو الذى يقرر الحكمة من هذا الازدواج، وليس للقاضى إلا أن يطبق التشريع على ما هو عليه»[1].

أما الرأى الثانى[2]، فيفرق بين مايطلق عليه حالات السريان التلقائى للمعاهدة من ناحية، وبين مايعرف بحالة السريان الاتفاقى من ناحية أخرى. ويقصد بالأول «انطباق حكم القاعدة القانونية بصفة تلقائية ودون ماتوقف على إرادة الأطراف، بمجرد تحقق الفرض الذى وضع لمواجهته»[3]. ومن ثم تسرى المعاهدة بصفة تلقائية فى حالة النقل الدولى، أى بين ميناءين فى دولتين مختلفتين، وذلك عند صدور سند الشحن فى دولة طرف متعاقد فى المعاهدة؛ أو عند وقوع نقطة القيام فى النقل البحرى الدولى فى ميناء دولة طرف فى المعاهدة. أما النوع الثانى من سريان المعاهدة، أى السريان الاتفاقى، فمعناه أن المشرع الدولى قد «فتح السبيل أمام المعاهدة، بعد تعديلها لتنطبق أحكامها، بطريق مباشر أو غير مباشر على النقل الدولى الذى يفلت من نطاق سريانها التلقائى»[4]. ذلك أن المادة العاشرة من المعاهدة فقرة (حـ) بعد تعديلها ببروتكول عام ١٩٦٨ تقضى بتطبيق المعاهدة إذا تضمن سند الشحن نصا بذلك، أو إذا تضمن السند الاتفاق على تطبيق أى تشريع يأخذ بقواعد المعاهدة أو يعطيها قوة النفاذ على عقد النقل. «وعليه فان تطبيق المعاهدة، عند وجود نص فى سند الشحن باخضاع النقل لحكمها، لايدخل فى معنى السريان التلقائى بالمفهوم السابق بيانه، لأن هذه المعاهدة لم توضع أصلا لحكم النقل البحرى الذى لايغطيه الفرضان المبينان فى البندين (أ) و (ب) من المادة العاشرة السالف الإشارة إليها، بدليل أنها علقت سريانها على إرادة أطراف سند الشحن. وطالما أن الأمر كذلك، فالسريان هنا يكون اتفاقيا، وليس، كما يعتقد البعض، على وجه تلقائى»[5].

---

(١) أنظر الطعن رقم ٣٠٣ سنة ٣١ ق جلسة ١٩٦٦/٥/١٠، لسنة ١٧ص ١٠٥٠.

(٢) أنظر فى هذا الرأى الدكتور محمد فريد العرينى فى بحثه، نقل البضائع بحرا...، المشار اليه سابقا.

(٣) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق، فى ص١٨.

(٤) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق، فى ص٢١.

(٥) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق، فى ص٢٢.

وبناء على التفرقة بين نوعى السريان التلقائى والاتفاقى للمعاهدة يذهب هذا الاتجاه الفقهى إلى أنه وإن كان من الممكن تغليب أحكام المعاهدة، أى معاهدة سندات الشحن، على أحكام القانون البحرى الجديد فى حالات السريان التلقائى، فإنه على العكس من ذلك يتعين استبعاد أحكام المعاهدة وبروتكولها المعدل فى حالة السريان الاتفاقى وذلك لصالح القانون البحرى الجديد[1]. فمن ناحية أولى، لاتنطبق قواعد القانون البحرى الجديد فى الأحوال التى يتعين فيها سريان المعاهدة بطريقة تلقائية، وذلك «لانفراد هذه الحالات بحكم خاص يقيد الحكم العام الذى تضمنه ذلك القانون»[2]. صحيح إن للمعاهدات فى مصر نفس مكانة القوانين الداخلية، وبنفس القوة الممنوحة لهذه الأخيرة، وإنه كان من المتعين عند حدوث تعارض بين أحكام المعاهدة والقانون الوطنى أن يحصل رفع هذا التعارض وفقا لقاعدة أن اللاحق، أى القانون البحرى الجديد، ينسخ الحكم السابق، أى أحكام معاهدة سندات الشحن، إلا أنه لم «كان للمعاهدة صفة الخصوصية»، فإنه يتعين تطبيقها على هذه الحالات الخاصة التى تنظمها، ولا سيما أن التشريع البحرى المصرى له صفة العمومية[3]. أضف إلى ذلك أنه «لايجوز افتراض انصراف نية المشرع الوطنى إلى مخالفة التزاماته الدولية السابقة إلا إذا أعلن رغبته فى ذلك صراحة»[4]. وهو مالم يحدث. ومن ناحية ثانية، فإنه يتعين استبعاد أحكام المعاهدة، فى غير حالات سريانها التلقائى، وذلك عندما يتضمن سند الشحن نصا اتفاقيا يقضى بحسب بروتكول ١٩٦٨ بتطبيق أحكام معاهدة سندات الشحن. وأساس استبعاد أحكام المعاهدة فى هذا الفرض يكون بناء على «الدور الوقائى» الذى يتيعين على فكرة النظام أن تلعبه فى هذا الخصوص[5]. ذلك أن القانون البحرى الجديد

(١) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق، فى ص٣٥-٣٩ وبصفة خاصة فى ص ٣٩.
(٢) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق فى ص٣٩.
(٣) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق فى ص٣٦-٣٧.
(٤) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق فى ص٣٧.
(٥) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق الاشارة إليه، فى ص ٤٦، وما بعدها.

يعتبر من طائفة القوانين ذات التطبيق المباشر، إذ أنه يستهدف انجاح السياسة الاقتصادية للدولة فى قطاع هام من قطاعات الاقتصاد، ألا وهو قطاع النقل البحرى[1]. أضف إلى ذلك أن المشرع لم يكتف بالتأكيد على الطابع الآمر لقواعد هذا القانون لتعلقها بالنظام العام، بل حرص أيضا فى بعض المواضع على تعطيل عمل أى قاعدة اسناد تربط العقد بقانون معين، بقطع النظر عن مصدر هذه القاعدة، وسواء كان مصدرها تشريعا داخليا أجنبيا، أو معاهدة دولية، ولاسيما أن الغرض الاساسى من القانون البحرى الجديد هو حماية الشاحنين المصريين[2].

ولنا على هذين الرأيين الملاحظات الآتية:

أولا: أن هناك قدرا من الاتفاق بين الرأيين، وذلك بضرورة سريان أحكام معاهدة سندات الشحن، على الرغم من نفاذ القانون البحرى الجديد فى حالة صدور سند الشحن فى دولة متعاقدة، أو فى حالة اتمام النقل من ميناء تابع لهذه الدولة. أما نطاق الاختلاف بينهما، فينحصر فى الفرض الذى لاتتوافر فيه إحدى هاتين الحالتين، ومع ذلك يضمن الناقل والشاحن سند الشحن نصا يقضى، بحسب بروتكول عام ١٩٦٨، بتطبيق أحكام المعاهدة. فبينما يذهب الرأى الأول إلى أنه يتعين أيضا تطبيق المعاهدة بقوتها الذاتية كما هو الحال تماما عند صدور سند الشحن فى دولة متعاقدة أو حالة اتمام النقل من ميناء تابع لهذه الدولة، ودون حاجة لإعمال قواعد الاسناد. أما الرأى الثانى، فقد لجأ إلى فكرة الدور الوقائى للنظام العام من أجل ضم القانون البحرى الجديد، فى شقه الخاص بالنقل البحرى للبضائع، إلى طائفة القوانين ذات التطبيق المباشر، توصلا الى التضييق من تطبيق معاهدة سندات الشحن، وذلك حماية للشاحنين المصريين، باعتبار أن مصر دولة شاحنين، ومن ثم ارتباط هذه الحماية بالمصالح الاقتصادية العليا للدولة.

---

(١) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق الاشارة إليه فى ص٤٦-٤٨. وأنظر فى نفس المعنى، الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى....، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٣٣-٣٤.

(٢) أنظر الدكتور العرينى، البحث السابق الإشارة إليه، فى ص٤٩-٥٠.

والواقع من الأمر أن الرأى الأول، وإن كان يمتاز بالتحليل السليم، إلا أنه مع ذلك يجرد قواعد القانون البحرى الجديد من أى قيمة قانونية من مجال النقل الدولى للبضائع، مما يؤدى إلى اجهاض الأفكار الخاصة بحماية الشاحنين والتى كانت محط أنظار المشرع عند وضعه للقانون الجديد.

ولايمكن بحال من أحوال أغفال هذه النية التى عبرت عنها المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى وذلك بإستحداث أحكام للمسئولية تختلف عن نظام بروكسل، «باقتناعاً بأن الأحكام المذكورة تتفق ومصلحة مصر التى وإن كانت تمتلك اسطولا تجاريا يرجى له النمو والتقدم، فإنها لاتزال فى عداد الدول الشاحنة التى تعنيها حماية الشاحنين قبل المغالاة فى حماية المجهزين»[1].

أما الرأى الثانى، فهو وإن كان قد نجح فى صيانة الحماية التى أرادها المشرع للشاحنين عن طريق الالتجاء الى فكرة القوانين ذات التطبيق المباشر وكون القانون البحرى الجديد فى شقه المتعلق بنقل البضائع فى عداد هذه القوانين، إلا أن هذه الحماية مع ذلك ليست كاملة، إذ يفلت وفقاً لهذا الرأى الثانى، من نطاق تطبيق الأثر الضرورى للقانون البحرى الجديد حالات السريان التلقائى لمعاهدة بروكسل.

وإذا سلمنا بأن الطبيعة القانونية لقواعد القانون البحرى الجديد هى أنها من قبيل القوانين ذات التطبيق الضرورى أو المباشر، فلقد كان من الأوفق القول بسريانها فى كل الأحوال، سواء فى حالات السريان الاتفاقى أو حالات السريان التلقائى لمعاهدة بروكسل؛ إذ من الصعب قبول تجزئة الطبيعة القانونية لنفس قواعد القانون، والقول بأنها ذات تطبيق ضرورى فى أحوال معينة، وتعطيل هذا الأثر فى أحوال أخرى.

ومع هذا فنحن نعود ونتفق مع الاتجاه الفقهى الثانى من أنه يجب تعطيل الأثر الضرورى والمباشر للقانون البحرى الجديد فى حالات السريان التلقائى لمعاهدة

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية، فقرة ١٥٧.

بروكسل، أى حالة النقل بين ميناءين فى دولتين مختلفتين وذلك عند صدور سند الشحن فى دولة طرف متعاقد، أو عند وقوع نقطة القيام فى ميناء دولة طرف فى المعاهدة، وذلك على أساس أنه لايجوز افتراض انصراف نية المشرع الوطنى الى مخالفة التزاماته الدولية إلا إذا أعلن عن ذلك صراحة؛ أى أن هذه الحالات هى حالات خاصة رئى تركها للتنظيم الذى تقيمه معاهدة سندات الشحن[1]. وهنا نلمح تنازل المشرع المصرى عن بعض أفكاره الخاصة بحماية الشاحنين وذلك لصالح المعاهدات الدولية، حتى ولو كان هذا على حساب المصالح الوطنية.

ثانياً: أما الملاحظة الثانية على هذين الرأيين، فهى أن نطاق الخلاف بينهما مرحلى أو مؤقت. ذلك أن قواعد هامبورج أصبحت نافذة على المستوى الدولى بعد تصديق زامبيا، وهى الدولة العشرون، على اتفاقية الأمم المتحدة فى السابع من أكتوبر سنة ١٩٩١، وطبقا للمادة الثلاثين من الاتفاقية، فإنه يبدأ نفاذها فى اليوم الأول من الشهر التالى لإنقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق. ومن ثم، فان اتفاقية هامبورج أصبحت نافذة على المستوى الدولى بفوات سنة على إيداع هذه الوثيقة.

وتقضى المادة ١/٣١ من اتفاقية الأمم المتحدة بوجوب قيام كل دولة متعاقدة بمجرد صيرورتها طرفا فيها بإخطار الحكومة البلجيكية بنيتها فى الانسحاب من معاهدة سندات الشحن، وذلك اعتبارا من التاريخ الذى يبدأ فيه نفاذ قواعد هامبورج على الدولة المتعاقدة[2].

---

(١) أنظر الدكتور العرينى، البحث المشار اليه سابقا بعنوان، نقل البضائع بحرا...، فى ص ٣٧، وأيضا فى ص ٣٩.

(٢) والطريف فى الأمر أنه قد صدر قرار من وزير الخارجية المصرى بنفاذ قواعد هامبورج فى نفس اليوم الذى ينفذ فيه قانون التجارة البحرية الجديد. أنظر قرار وزير الخارجية رقم (٣٥) لسنة ١٩٩١، منشور فى الجريدة الرسمية – العدد ١٥ فى ١١ أبريل سنة ١٩٩١، فى ص ٧٠١، حيث نص هذا القرار المؤلف من مادة وحيدة على نشر اتفاقية الأمم المتحدة فى الجريدة الرسمية، وعلى العمل بها =

ومع ذلك فلقد رخصت المادة ٤/٣١ من اتفاقية الأمم المتحدة لأى دولة متعاقدة إرجاء انسحابها من معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤، وبروتكولها المعدل لعام ١٩٦٨ لفترة اقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية.

ولما كانت مصر قد صدقت على اتفاقية الأمم المتحدة فى ١٩٧٩/٣/١٠، فإن نفاذها فى مصر يكون فى نفس تاريخ نفاذ الاتفاقية ذاتها على المستوى الدولى، أى ابتداء من نوفمبر سنة ١٩٩٢. **وليس من المستبعد أن يصدر قرار بارجاء انسحاب مصر من معاهدة سندات الشحن، وذلك كفترة انتقالية تنطبق بعدها قواعد هامبورج على عقود النقل البحرى الدولى للبضائع**[1]. وعلى أى الأحوال، لا يمكن أن تتجاوز هذه الفترة الانتقالية التى قد يتقرر العمل فيها بمعاهدة بروكسل مدة تزيد على خمس سنوات، وبالتالى ففى كل الأحوال، فإنه لا يمكن مطلقاً بعد

≠ اعتباراً من ١٩٩٠/١١/٣. ولقد ذهب البعض الى القول بإنه على الرغم من عدم نفاذ قواعد هامبورج على المستوى الدولى فى ذلك التاريخ إلا أن قرار وزير الخارجية يعنى أن هذه القواعد أصبحت جزءاً من النظام القانونى المصرى ابتداء من هذا التاريخ، ويجب على القاضى تطبيق أحكامها لا بوصفها قواعد دولية، وإنما بوصفها جزءاً من القانون المصرى: أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى المشار إليه سابقاً فى ص ٣٢. والواقع أن قرار وزير الخارجية يثير التساؤل عن قيمته الحقيقية، فهل يملك هذا الوزير السلطة لالزام القضاء بهذه القواعد واعتبارها جزءاً من النظام الداخلى؟ وهل يملك الوزير إصدار قرار بالعمل بهذه القواعد قبل نفاذها على المستوى الدولى وهو ما يتعارض مع نص المادة ١/٢٠ من الإتفاقية ذاتها؟ ثم ألا يتعارض ذلك مع نية المشرع المصرى فى نفاذ التشريع البحرى الجديد ليحكم النظام البحرى الداخلى؟.

(١) ولقد استطعنا الحصول على خطاب صادر من وزارة النقل البحرى - بالاسكندرية (قسم إدارة المعاهدات) يتضمن التوصية بمد العمل بالمعاهدة المذكورة، وجاء فى هذا الخطاب «أنه نظراً لما يحققه الاستمرار فى اتفاقية بروكسل فى الوقت الحالى من مصالح فقد أخطرنا وزارة الخارجية لإبلاغ حكومة بلجيكا بوصفها الوديع لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لسنة ١٩٧٨ بنية مصر فى استعمال الرخصة المقررة لها بالمادة ٤/٣١ المشار اليها ولمدة خمس سنوات»: أنظر خطاب وزارة النقل البحرى - بالاسكندرية - إدارة المعاهدات، رقم القيد ٣/٥/هـ/٢٣٥٧ بتاريخ ١٩٩٢/١٢/٢٩.

نوفمبر سنة ١٩٩٧ تطبيق قواعد معاهدة سندات الشحن في مصر وذلك إذا افترضنا صدور قرار بمد العمل بها، هذا من ناحية؛ ومن ناحية أخرى، فإن قواعد هامبورج تسري في كل الأحوال، حتى أثناء هذه الفترة الانتقالية التي لا يمكن أن تتجاوز خمس سنوات، في علاقة مصر بالدول المتعاقدة الأخرى الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة، ذلك أن قواعد هامبورج تنفذ على المستوى الدولي بين الدول المتعاقدة دون السماح بأي فترة انتقالية تسري فيها أي قواعد أخرى، على خلاف قواعد هامبورج.

ومن ثمّ فإن مستقبل النقل البحري للبضائع في مصر سيكون محكوماً بطريقة استثنائية بقواعد هامبورج من ناحية، وبقواعد قانون التجارة البحرية من ناحية أخرى، كل في نطاق تطبيقه.

تقسيم:

سوف نقوم من خلال هذا الفصل بمناقشة أربعة موضوعات رئيسية. فمن ناحية أولى، ندرس أحكام عقد النقل البحري للبضائع في القانون المصري. ومن ناحية ثانية، ندرس أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورج). ومن ناحية ثالثة، نحاول أن نعقد مقارنة بين أبرز الاختلافات التي تظهر لنا بين أحكام القانون المصري وقواعد هامبورج. وأخيراً، نحاول أن نبرز انعكاسات نفاذ قواعد هامبورج وتأثيرها على تطبيق أحكام القانون المصري لنقل البضائع، وعليه ينقسم هذا الفصل إلى أربعة مباحث رئيسية:

المبحث الأول: أحكام عقد النقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية المصري.

المبحث الثاني: أحكام قواعد هامبورج للنقل البحري للبضائع.

المبحث الثالث: مقارنة بين قواعد قانون التجارة البحرية المصرى وقواعد هامبورج.

المبحث الرابع: انعكاسات نفاذ قواعد هامبورج وتأثيرها على تطبيق أحكام قانون التجارة البحرية المصرى.

المبحث الأول

أحكام عقد النقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية المصرى

نتناول فى هذا المبحث معالجة أحكام عقد النقل البحرى للبضائع من حيث تكوينه وكيفيه اثباته، والالتزامات المتبادلة التى تترتب على عاتق الأطراف فيه، وأخيراً ، مسئولية الناقل البحرى. وعليه، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب الثلاثة الآتية:

المطلب الأول: تكوين عقد النقل البحرى واثباته.

المطلب الثانى: الالتزامات المتبادلة فى عقد النقل البحرى.

المطلب الثالث: مسئولية الناقل البحرى.

المطلب الأول

تكوين عقد النقل البحرى واثباته

الفرع الأول

تكوين عقد النقل البحرى

(أ) تعريف عقد النقل البحرى:

عقد النقل البحرى للبضائع هو عقد رضائى يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن فى لقاء الحصول على أجر محدد.

وطرفا هذا العقد هما الشاحن والناقل. والأصل أن تقتصر آثار العقد عليهما وتنحصر في شخصهما، الا أنه من الناحية العملية فالغالب أن يقوم الشاحن بارسال البضاعة الى شخص ثالث هو المرسل إليه الذى يستفيد من العقد على الرغم من كونه طرفاً فيه حيث يجوز له مطالبة الناقل بالبضاعة عند وصولها الى ميناء الوصول.

(ب) خصائص عقد النقل البحرى:

عقد النقل البحرى عقد رضائى. فلابد من وجود الرضا الصحيح الخالى من العيوب. فالعقد ينعقد بصدور كل من الايجاب والقبول. ولا يشترط شكل معين للانعقاد . على أن هذا الطابع الرضائى يبدو باهتاً فى ظل النقل بسند شحن. فعند شحن البضاعة بمعرفة ناقل بحرى له خطوطه المنتظمة وشروطه المحددة التى لا يقبل تعديلها أو مناقشتها يصعب القول بوجود حرية رضاء كامل من جانب الشاحن، إذ هو يضطر لقبول الشروط الموضوعة من قبل الناقل. وهذا يجعل النقل البحرى بسند شحن بحرى أقرب إلى عقود الاذعان.

وعلى أى الأحوال. فلقد عنى القانون البحرى الجديد بذكر قواعد كثيرة من شأنها حماية الشاحن وهو الطرف الضعيف فى العقد . وسوف نبرز هذه القواعد من خلال دراستنا فى هذا الفصل.

وعقد النقل البحرى هو عقد ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة. فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وذلك بأن يتسلمها على سفينة صالحة للملاحة البحرية، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل. وتسليم البضاعة للمرسل اليه. أما الشاحن فعليه التزام بشحن البضاعة عند القيام ، ودفع أجرة النقل عنها.

الفرع الثانى

اثبات عقد النقل البحرى

أولاً: الكتابة شرط للاثبات :

تنص المادة ١٩٧ بحرى على أنه «لا يثبت عقد النقل البحرى الا بالكتابة» على أن الكتابة المطلوبة هى شرط للاثبات وليست شرطاً للانعقاد.

وعلى الرغم من أن عقد النقل البحرى يعتبر عقداً تجارياً، إلا أن المشرع اشترط الكتابة لاثبات الالتزامات المرتبة عليه.

ولا يجوز اثبات عقد النقل البحرى بالشهادة أو بالقرائن، وإن أمكن اثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين والإقرار.

ويقوم سند الشحن البحرى Bill of lading بدور كبير في اثبات عقد نقل البضائع المنقولة بحرا. فسند الشحن يثبت فيه عملية تسليم البضاعة لربان السفينة. كما تثبت فيه بنود اتفاق النقل الاساسية. ولذلك يعد سند الشحن البحرى ايصالا دالا على استلام البضائع ودليلاً كتابياً كافياً على وجود عقد نقل بحرى بين الناقل والشاحن وفيما يلى نتكلم عن أحكام سند الشحن البحرى.

ثانيا: سند الشحن البحرى:

نصت المادة ١٩٩ بحرى على أن الناقل يصدر بناء على طلب الشاحن عند استلام البضائع سند شحن. فهذا السند دليل لاثبات واقعة الشحن، كما أنه يستخدم كما ذكرنا سلفا لاثبات عقد النقل البحرى ذاته. على أنه يجوز للناقل الاكتفاء باعطاء الشاحن ايصال بتسليم البضاعة على أن يستبدل به سند شحن بعد وضع البضائع فى السفينة. كما أجاز القانون للشاحن، بعد اتمام عملية الشحن، أن يطلب من الناقل وضع بيان فى السند يفيد بحصول الشحن والتاريخ الذى تم فيه.

أ- بيانات سند الشحن:

نصت المادة (٢٠٠) بحرى على البيانات الواجب ذكرها فى سند الشحن وهى بيانات وردت على سبيل المثال لا على سبيل الحصر وهذه البيانات هى:

١- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل اليه وعنوان كل منهم.

٢- صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وبصفة خاصة طبيعتها وعددها ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك الاوعية التى توضع فيها.

٣- اسم السفينة.

٤- اسم الربان.

٥- ميناء الشحن والتفريغ.

٦- أجره النقل اذا كانت مستحقة كلها عند الوصول، أو الجزء الباقى منها.

٧- مكان اصدار السند وتاريخه وعدد نسخه.

٨- حصول النقل على سطح السفينة عند إجرائه بهذه الكيفية. واذا تخلف أحد البيانات السابقة فلايترتب البطلان كجزاء، وإنما لايكون لسند الشحن أن يؤدى دوره فى الاثبات فى هذه الحالة إلا فى حدود البيانات التى يتضمنها. كما أن نقص بيانات سند الشحن يؤدى إلى عرقلة وظيفته الاقتصادية كأداة لتمثيل البضاعة، وذلك فى حالة حدوث تعامل على البضاعة أثناء الطريق.

على أن المادة ٢٠١ بحرى قد نصت على وجوب وضع العلامات المميزة للبضاعة بحيث تكون كافية لتعيينها، وأن يراعى فى وضعها أن تظل فى مكان يمكن قراءتها منه حتى نهاية الرحلة.

ب- نسخ سند الشحن:

نظرا لما يتمتع به سند الشحن البحرى فى القيام بدور كبير وأساسى فى اثبات عملية تسليم البضاعة إلى الربان، وفى اثبات عقد النقل البحرى، فلقد حرص المشرع على وجوب تحريره من نسختين: تسلم إحداهما إلى الشاحن، والثانية تظل مع الناقل.

وهذا العدد يتوافق مع العرف البحرى فى هذا الخصوص. ويجب على الناقل أو الربان بوصفه نائبا عنه أن يوقع على النسخة الخاصة بالشاحن. وهذه النسخة هى وحدها التى تكون قابلة للتداول، وهى تعطى حاملها الشرعى حق استلام البضاعة أو التصرف فيها، ويجوز تحرير عدة نسخ منها، على أنه اذا قام الناقل بتسليم

البضاعة بناء على إحداها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة اليه (أنظر المادة ٢٠٢ بحرى).

(جـ) شكل سند الشحن:

تنص المادة ١/٢٠٣ بحرى على أنه «يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره». ويتضح من هذا النص أن هناك ثلاث صور لسند الشحن: فهو إما اسمى، أو لأمر، أو لحامله.

١- وسند الشحن الاسمى هو الذى يصدر باسم شخص معين. وفى هذه الحالة يجب اتباع اجراءات حوالة الحق المدنية فيما يتعلق بتداوله.

٢- سند الشحن لحامله، وهو يصدر دون أن يحمل اسم المرسل اليه ويتم تداوله بطريق المناولة. وهذا الشكل نادر من الناحية العملية نظرا للخطر الذى يمكن أن يتعرض له صاحبه عند فقده أو سرقته.

٣- سند الشحن لامر. ويتم تداوله بطريق التظهير. ولقد اكتفى القانون الجديد لكى يتم تداول هذا السند أن يحصل التوقيع عليه، فمجرد التوقيع على ظهر السند يعتبر تظهيرا ناقلا للملكية. والواقع أن صورة سند الشحن لامر هى الأكثر انتشارا فى العمل نظرا لامكانية تحويل السند ببساطة، بما يترتب عليه من نقل لحق الملكية على البضاعة التى يمثلها السند.

وتحدد المادة (٢٠٤) بحرى المقصود بالحامل الشرعى للسند بأنه المرسل اليه المذكور اسمه فى السند أو المحال عليه عندما يكون السند اسميا، أو الحامل اذا كان السند لحامله أو اذا كان مظهرا على بياض، والمظهر اليه الاخير اذا كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر اليه. وتسليم البضاعة للحامل الشرعى للسند هو مبرىء لذمة الناقل.

د- التحفظات في سند الشحن البحرى:

أوجبت المادة (د ٢٠) بحرى على الشاحن تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة ليمكن قيدها في سند الشحن. وهذه البيانات يجب أن تكون صادقة ومطابقة لحالة البضاعة وطبيعتها. وللناقل مصلحة بينة في التأكد من سلامة هذه البيانات ومطابقتها للبضائع لانه سيكون مسئولا عن تسليمها بالحالة المذكورة في سند الشحن.

ولما كان الناقل قد لايجد لديه الوقت الكافى أو الامكانيات اللازمة لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها، فلقد أجاز له القانون إجراء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن.

ومع ذلك، قيد القانون حق الناقل في إجراء هذه التحفظات. ذلك أن الافراط في وضع تحفظات في سند الشحن من شأنه اضعاف حجته عند الاثبات، بالاضافة إلى اثارة الشكوك حول مايتضمنه من بيانات. ولقد وضع القانون قيدين على الناقل عند وضع تحفظاته وهما: وجود أسباب جدية للشك في صحة البيان، ووجوب ذكر أسباب التحفظ في السند.

وتذكر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى عدم وجوب التوسع في مضمون القيد الثاني، والخاص بذكر أسباب التحفظ في السند. ذلك أن الربان قد لايجد لديه الوقت الكافى لذكر كافة التفصيلات المتعلقة بأسباب التحفظات. لهذا يستحسن أن يقنع القضاء بالاجمال الذى يرسى مضمونا واضحا عن جدية التحفظ[١].

(الاخطار عن نوعية البضائع الخطرة):

وتلزم المادة ٢٠٥ / ٢ بحرى الشاحن باخطار الناقل بالبضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار، ليكون له الخيار في نقلها أو رفض القيام بعملية

---

(١) انظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى فقرة ١٤٥.

النقل، أو قبوله مع اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة. كما ألزم القانون الشاحن بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع للتنبيه من خطورتها، وبيان بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا. ولقد جعلت المادة (٢٠٦) بحرى الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى قد ينجم عن عدم صحة البيانات المقدمة منه. ومثال ذلك عدم الاخطار عن خطورة البضاعة المشحونة. ولايمكن للشاحن الافلات من المسئولية بنزوله عن سند الشحن للغير، فهو المسئول عن عدم صحة البيانات، ومن العدل أن يظل مسئولا.

هـ- سند الشحن النظيف، وخطاب الضمان:

لاشك أن وضع تحفظات فى سند الشحن من شأنه اضعاف الثقة فيه، وبما يتضمنه من بيانات متعلقة بالبضاعة من حيث وزنها أو كميتها أو نوعها. مما يفضى إلى عرقلة تداوله، حيث لايطمئن الشخص الذى يتنقل إليه سند الشحن إلى استلام البضاعة بالاوصاف الموجودة فى السند، اذ قد يواجهه الناقل بالتحفظات التى أوردها فيه.

وتسهيلا لانتقال سند الشحن، فلقد جرى العمل على أن يقوم الناقل باصدار سند شحن نظيف إلى الشاحن وهو مايطلق عليه Clean bill of Lading.

وسند الشحن النظيف هو الذى يتفق فيه الناقل مع الشاحن على اصداره خاليا من التحفظات التى تعرقل تداوله. وذلك بذكر كل البيانات المتعلقة بالبضاعة معتمدة من الناقل، وبذا يمكن تداوله دون عراقيل.

وعندما يصدر الناقل سندا نظيفا، فإنه يحصل فى المقابل على خطاب ضمان (Letter of Indemnity).

وخطاب الضمان عبارة عن تعهد يصدر من الشاحن يذكر فيه التحفظات التى كان الناقل يحرص على ذكرها فى سند الشحن، ويتعهد فيه بتعويض الناقل عما

يصيبه من اضرار بسبب اصدار سند الشحن النظيف، وذلك عند ظهور عجز أو تلف في البضاعة على خلاف ماذكر في السند.

والواقع أن الدوافع وراء اصدار سند الشحن النظيف قد تكون دوافع بريئة وقد تكون دوافع خبيثة. فمن ناحية، قد يجد الشاحن أن ليس لديه الوقت الكافي ولا المال لاعادة وزن البضائع، وفكها ثم اعادة تغليفها، فيأخذ من الناقل سند شحن نظيف في مقابل خطاب الضمان. ومن ناحية أخرى، قد يكون الدافع وراء الحصول على سند الشحن النظيف هو تضليل الغير، كالمؤمن على البضائع أو المشترى أو المرسل اليه. ولهذا السبب فلقد عطل القانون فاعلية هذه الاتفاقات في مواجهة الغير حسن النية، ويستوى في ذلك أن يكون كل من الشاحن أو الناقل حسن النية أو سيء النية.[1]

ومعنى ذلك أن خطاب الضمان تقتصر حجيته على العلاقة بين الشاحن والناقل. فعندانتقال سند الشحن النظيف الى شخص آخر، فلايمكن للناقل أن يحتج في مواجهته، بما تضمنه خطاب الضمان من تحفظات. بل يجب عليه أن يسلمه البضاعة بالحالة المنصوص عليها في السند النظيف، أو يعوضه عنها وللناقل بعد ئذ الرجوع على الشاحن الذى حرر خطاب الضمان.

ولقد اعتبرت المادة ٢/٢٠٧ بحرى المرسل اليه في عداد الغير اذا كان حسن النية ، ومن ثم لايمكن الاحتجاج في مواجهته بخطاب الضمان . أما اذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلاً اليه في نفس الوقت فلا يستفيد من الحماية التى يسبغها النص على الغير .

(و) مسئولية الشاحن عن عدم صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة :

قررت المادة ٢٠٦ بحرى مسئولية الشاحن عن تقديم بيانات غير صحيحة في سند الشحن ، بأن الزمته بتعويض الاضرار التى قد تنشأ عن ذلك للناقل .

---

(١) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع قانون : فقرة ١٤٧ .

كما قررت المادة ٢٠٨ بحرى حلا وقائيا يمكن للربان اتخاذه عند اكتشافه لعدم البيانات المتعلقة بالبضاعة حيث أجازت له إخراج البضاعة من السفينة فى مكان الشحن أو ابقاؤها فيها ، ونقلها بأجرة مثيلاتها من البضائع ، مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويضات . على أنه إذا لم يظهر للربان وجود البضاعة إلا أثناء الرحلة ، جاز له أن يأمر بإلقائها فى البحر ، بشرط أن يكون وجودها مشكلا لخطر يتهدد السفينة أو البضائع الاخرى ، أو إذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعا قانوناً .

وتقضى المادة ٢٠٩ /١ بحرى بأنه يجوز للناقل أن يخرج من السفينة البضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار اذا وضعها الشاحن دون علمه ، كما يكون له أيضاً اتلافها ، أو ابقاؤها بعد إزالة خطورتها ، ولايكون الناقل مسئولا عن ذلك أذا استطاع اثبات أنه ما كان ليرتضى شحن هذه البضائع فى السفينة لو أنه علم بطبيعتها . ويتحمل الشاحن مسئولية الاضرار و المصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضائع على ظهر السفينة . على أنه أذا كان الناقل على علم بطبيعة البضاعة عند شحنها ، فلا يجوز له بعدئذ أن يخرجها من السفينة إلا أذا أصبحت على درجة من الخطورة التى تهدد السفينة أو البضائع الاخرى ، ولايكون الناقل مسئولا فى هذه الحالة ايضا ، ألا فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند توافر الشروط اللازمة لذلك .

(ك) حجية سند فى الاثبات :

١ - القاعدة العامة :

إن اصدار سند الشحن هو الدليل على تسلم الناقل البضاعة من الشاحن بالحالة المذكورة فيه ، وإذا ذكر فى السند حصول الشحن على سفينة معينة وفى تاريخ معين صار السند دليلا على أن الشحن قد وقع بالفعل على ظهر هذه السفينة وفى التاريخ المحدد . كما ينهض سند الشحن ايضا كدليل فى اثبات ما اشتمل عليه

من بيانات أخرى ، مثل تحديد الاجره المستحقة عند الوصول كذلك كل من مينائى الشحن و التفريغ .

ومع ذلك تختلف قوة السند فى الاثبات بحسب العلاقة المطروحة، وفيما إذا كان الاثبات بين كل من أطراف عقد النقل أى الناقل و الشاحن أو انه بين كل منهما والغير .

٢ - حجية سند الشحن فى العلاقة بين الناقل و الشاحن :

يعتبر سند الشحن فى العلاقة بين الناقل و الشاحن ذو حجية نسبية. فيجوز لأى منهما اثبات عكس ما جاء بسند الشحن على أن يكون هذا بالكتابة . فيجوز على سبيل المثال للناقل أن يثبت أنه لم يستلم كمية البضاعة المذكورة فى السند، أو أن نوع البضاعة مخالف فى الدرجة للنوع المذكور فى السند . كما يجوز للشاحن اثبات عدم صحة البيان الخاص بتعيين ميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول ، وذلك كله وفقا للقواعد العامة فى اثبات العقود.

٣ - حجية سند الشحن بالنسبة للغير :

أما الغير (كالمرسل اليه إذا كان شخصا آخرا غير الشاحن) فيجوز له اثبات عكس ما جاء بسند الشحن بكافة الاثبات لأنه لم يكن طرفا فى عقد النقل .

فإذا أثبت فى السند بيان خاص بكمية البضاعة ، فلا يجوز للشاحن الادعاء فى مواجهة المؤمن أن الكمية كانت أكبر مما هو مدون فى السند طمعا فى الحصول على تعويض اكبر . وعلى عكس ذلك ، يمكن للمؤمن اثبات انها اقل ، فيدفع تعويضا اقل .

وبعبارة وجيزة ، فلا يجوز اثبات ما يخالف السند فى مواجهة الغير، وذلك على أساس أنه يعتمد على البيانات الواردة فيه، بينما يجوز لهذا الاخير اثبات عكس ذلك . وعلة هذا الحكم حماية المعاملات الظاهرة. على أن الغير لا يتمتع بهذه

الحماية إلا اذا كان حسن النية ، ولايعلم بعدم صحة البيان المذكور فى السند .

ويلاحظ أن ايصال الشحن هو الدليل على تسليم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة الموضحة فيه، مالم يثبت الناقل خلاف ذلك [1]

كما أجازت المادة ٢١٢ بحرى اصدار أذون بتسليم كميات معينة من البضاعة بشرط النص علي ذلك فى سند الشحن .

المطلب الثانى

الالتزمات المتبادلة فى عقد النقل البحرى

يقضى عقد نقل البضائع إلى إنشاء التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه، أى الناقل و الشاحن. ولقد عالج القانون البحرى الجديد هذه الالتزامات فى المواد من ٢١٤ إلى ٢٢٦. كما نص القانون أيضاً على أحكام خاصة بتسليم البضاعة .

وفيما يلى نعالج هذه الالتزامات، وكذلك احكام تسليم البضائع .

الفرع الأول

التـــزامـات الناقـــل

يلتزم الناقل البحرى باعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لكى تكون صالحة للملاحة البحرية، ولتنفيذ عقد النقل البحرى ونقل البضاعة المتفق عليها. وعلى الناقل ايضا أن يقوم باعداد اقسام فى السفينة تصلح لوضع البضاعة فيها وحفظها (أنظر المادة ٢١٤ بحرى)

كمايلتزم الناقل بتنفيذ عقد النقل. أى نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الموعد المتفق عليه.

---

(١) ! انظر المادة ٢١١ بحرى

ولكى ينفذ الناقل التزامه بالنقل، فيجب عليه أن يقوم بشحن البضاعة فى السفينة، ثم القيام بتفريغها، إلا إذا اتفق على غير ذلك. كما يلتزم الناقل برص البضاعة فى السفينة، ويقوم أيضاً بتسليمها إلى صاحب الحق عليها عند الوصول.

وفيما يلى نناقش هذه الالتزامات .

(أ) مدى التزام الناقل بشحن البضاعة :

جعلت المادة ٢١٥ بحرى الالتزام بشحن البضاعة على عاتق الناقل، ما لم يتفق على غير ذلك. فيجوز الاتفاق على أن يقوم الشاحن بعملية الشحن. وعملية الشحن تنصرف الى رفع البضاعة من على الرصيف فى الميناء الى ظهر السفينة.

و الوقع أن المشرع في القانون الجديد قد قلب الامور. ذلك أن الالتزام بالشحن هو التزام اساسا يقع على عاتق الشاحن، إلا أذا اتفق على جعله على عاتق الناقل. ومع ذلك كما رأينا، قررت المادة ٢١٥ أنه ألتزام على عاتق الناقل.

وعلى أى الاحوال، فان الشحن أو التفريغ، هى عمليات يقوم بها مقاولو الشحن و التفريغ فى الموانى، وهم اشخاص محترفون فى القيام بهذه العمليات، ويستخدمون لذلك الآت معينة ويستعينون بعمال متخصصين يطلق عليهم لقب Dockers. وعملا، فإن الربان هو الذى يقوم بالتعاقد مع مقاولى الشحن والتفريغ.

(ب) الالتزام برص البضائع فى السفينة:

يقع الالتزام برص البضائع وتستيفها داخل السفينة على عاتق الناقل وتجدر الاشارة هنا، الى أن شحن البضاعة يختلف عن رصها. فشحن البضاعة هو رفعها من الارض الى متن السفينة، فهو مجرد عملية مادية. أما الرص أو التستيف فهو عملية فنية، ذلك أنه يقتضى ترتيب البضاعة على نحو معين فى الأماكن المعدة لذلك فى السفينة. بما يحفظها من التلف أو الهلاك. كما أن القيام بهذه العملية على نحو سليم يتوقف عليه توازن السفينة ومقدرتها على مقاومة أنواء البحر، ذلك

أن عدم مراعاة الاصول الفنية فى ترتيب البضائع وتستيفها قد يؤدى الى اختلال توازن السفينة مما يعرضها للاخطار.

وغالبا ما يقوم الربان بعملية الرص. على أنه من الناحية فإن الربان عادة ما يعهد بالقيام بهذه الوظيفة إلى مقاولين متخصصين، على أن قيام هؤلاء بعملية الرص لايؤثر فى مسئولية الناقل، إذ يظل مسئولا فى مواجهة الشاحنين عن الاخطاء التى تقع من هؤلاء المقاولين.

و الاصل أن رص البضاعة يتم داخل عنابر السفينة المخصصة لذلك، بحيث يراعى فى ترتيبها وحزمها نوع البضائع، ومدى ملاءمتها مع البضائع الاخرى التى توضع بجوارها. وعلى ذلك فالرص على سطح السفينة – كقاعدة عامة – غير مسموح به، إذ أنه يمثل خطراً على البضاعة نظرا لما قد تتعرض له من رطوبة أو من حرارة الشمس و الامطار، مما يفسدها أو يعرضها للتلف، بل إن الرص على سطح السفينة قد يشكل خطرا على السفينة ذاتها، إذ قد تؤدى العواصف الى زحزحة البضائع من مكانها على السطح، مما يخل بتوازن السفينة ويعرضها لاحتمالات الغرق [1].

و لم يسمح القانون الجديد للناقل بالرص على سطح السفينة إلا اذا قبله الشاحن كتابة، أو اذا كان القانون أو العرف فى ميناء الشحن يوجبان ذلك. كما اشترط القانون أن يذكر فى سند الشحن أن نقل البضاعة يتم على السطح تمكينا للغير الدى يتعامل على هذه البضاعة من العلم بالطريقة التى تنقل بها (م ٢١٦ بحرى).

واذا لم يذكر فى سند الشحن ان الرص يتم على سطح السفينة، فهناك قرينة مفادها عدم وجود اتفاق على إجازته، وهذه القرينة بسيطة فى العلاقة بين الناقل

(١) أنظر الدكتور البارودى، المرجع السابق الاشارة إليه، ص ١٦٩.

والشاحن، أى يجوز اثبات عكسها، على انها تعتبر قرينة قاطعة فى مواجهة الغير.

و الواقع أن أجـرة النقل على سطح السـفـينة تكون اقل من أجـرة النقل فى عنابرها. وعلى أى الاحوال، فان انتشار النقل بالحاويات قد قلل كثيرا من أهمية التفرقة بين النقل على السطح و النقل داخل عنابر السفينة [١].

(جـ) الالتزام بتنفيذ عملية النقل :

يجب على الناقل تنفيذ عملية النقل، فيتعين عليه نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه، أو فى الميعاد المعقول. وعلى الناقل أن يسلك خط سير الرحلة المتفق عليه فى عقد النقل، وعليه أن يقوم بعملية النقل بغض النظر عن الاسباب التى تعرض له أثناء الرحلة. فالمادة ٢١٧ بحرى تقضى بأنه يجب على الناقل اذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر « أيا كان السبب » أن يبذل العناية اللازمة لاعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، وذلك على نفقته إلا اذا توافرت إحدى حالات الاعفاء من المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات على عاتق الشاحن، على أنه فى هذه الحالة الاخيرة يستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

ويلاحظ أن الناقل يلتزم بالمحافظة على البضاعة اثناء القيام بعملية النقل، أى وهى موجودة على السفينة، إذ أنها فى ذلك الوقت تكون تحت حراسته.

(د) القيام بتفريغ البضاعة وتسليمها :

تقضى المادة ٢١٥ بحرى بالزام الناقل بعملية تفريغ البضاعة مالم يتفق على غير ذلك. وتفريغ البضاعة عبارة عن عملية مادية تستهدف انزال البضاعة من السفينة الى الرصيف فى الميناء أو فى الصنادل التى تحملها الى الميناء اذا كانت

---

(١) ويلاحظ أن الشحن على سطح السفينة مسموح به فى الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية. أنظر المادة ٢١٦ بحرى جديد.

السفينة بعيدة عن مرمى الرصيف. و الواقع ان القانون قد اعتنق رأيا مرجوحا فى الفقه يجعل التفريغ على عاتق الناقل على اساس أنه وسيلته فى تنفيذ التزامه بالتسليم.على أن الرأى الراجح فى الفقه يذهب الى أن التفريغ هو التزام على عاتق الشاحن او المرسل اليه اذا كان شخصا آخرا غير الشاحن. ومع ذلك اعتنق القانون الرأى المرجوح كما يجوز الاتفاق على جعل الشاحن أو المرسل إليه ملزما بالتفريغ.

أما التسليم فهو عملية قانونية ينتهى بها عقد النقل البحرى.

و هذا التزام اساسى على عاتق الناقل. و الالتزام بالتسليم يعنى وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه فى ميناء الوصول. على أن التسليم المقصود و الذى ينتهى به عقد النقل البحرى هو التسليم الفعلى الذى جعل مهمة المحافظة على البضائع تنتقل من على كاهل الناقل الى المرسل اليه، و التى يتأكد بها تنفيذ الناقل لمهامه، وابرائه من أى مسئولية، فيما عدا ما ينص عليه القانون.

ويلاحظ أن الالتزام بالتسليم لا يعتبر قد تحقق إلا إذا تم لصاحب الحق الشرعى على البضائع. و القاعدة أنه يجب على الربان أن يسلم البضائع عند الوصول الى الحامل الشرعى لسند الشحن البحرى أو لنائبه (مادة ٢٢٣ بحرى). ويعتبر تسليم البضاعة الى وكيل الشحنة فى مقام تسليمها للحامل الشرعى، لانه وكيله فى هذا الامر.

وتقضى المادة ٢٢٤ بحرى بأن تسليم نسخة من سند الشحن الى الناقل يعتبر قرينة على أن البضائع قد سلمت الى صاحب الحق فى تسليمها، إلا أنه يمكن اثبات عكس ذلك.

وعند تزاحم عدة اشخاص لتسلم البضاعة من الربان، وكانوا يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول، فإن الربان غالبا ما يقوم بايداع البضاعة عند أمين يتعهد بتسليمها لمن يحصل منهم على حكم يعطيه الحق فى تسلمها، وعادة ما يكون هذا هو تصرف الربان نظرا لانه لايريد ان يتكبد مشقه البقاء فى الميناء لفترة

طويلة يتعطل فيها سفر السفينة، من أجل منازعة قانونية يمكن حلها قضائيا. على أنه اذا تقدم حمله النسخ الى الربان تباعا، فتبرىء ذمته بتسليم البضاعة لاول حامل يتقدم اليه. على أن المنازعة تبقى مع ذلك بين حملة النسخ المتعددين ولقد حلت هذه المشكلة المادة ٢٢٥ بحرى و التى فرقت بين فرضين :

الفرض الاول :

اذا وقع التزاحم و البضاعة لاتزال بحوزة الربان أو الامين الذى عهد اليه الربان به. فالأفضلية فى هذه الحالة لصاحب السند الاسبق فى التظهير، ذلك لان هذه النسخة هى أول نسخة نزلت فى التداول. و لاشك أن اثر التظهير هو نقل ملكية البضاعة. فتكون التظهيرات اللاحقه وقعت على بضاعة أفلتت ملكيتها من ذمة المظهر.

الفرض الثانى :

إذا وقع التزاحم بعد أن يكون الربان قد قام بتسليم البضاعة لاول حامل تقدم اليه، ثم ظهر شخص آخر يحمل نسخة بتظهير سابق على تظهير الحامل الذى تسلم البضاعة فعلا، فالافضلية فى هذا الفرض تكون للحامل الذى تسلم البضاعة اذا كان حسن النية، ذلك لأنه يمكنه التمسك بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الحائز.

الفرع الثانى

التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل كى يتمكن من إتمام عملية النقل، كما يلتزم الشاحن أيضا بدفع أجرة النقل.

(أ) الالتزام بتسليم البضاعة :

يجب على الشاحن أن يقوم بتسليم البضاعة الى الناقل فى الزمان و المكان المتفق عليها ، وعند تخلف الاتفاق يسرى العرف السائد فى ميناء الشحن. وإذا

تقاعس الشاحن عن القيام بهذا الالتزام، فانه قد يتعرض لدفع تعويض للناقل عن التأخير في تنفيذه لالتزامه، على أن هذا التعويض لايجب أن يتجاوز مقدار الاجرة (انظر المادة ٢١٨ بحرى) .

أما الالتزام بشحن البضاعة، فلايقع على عاتق الشاحن، إلااذا تم الاتفاق على ذلك في عقد النقل أو سند الشحن.

(ب) الالتزام بدفع الاجرة :

الاجرة هى عبارة عن المبلغ النقدى الذى يدفعه الشاحن (أو المرسل اليه) للناقل فى مقابل نقل البضاعة بحرا.

و إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول، التزم بأدائها المرسل اليه اذا قبل تسلم البضائع (م ٢١٩/ ١ بحرى) . واذا لم يذكر فى سند الشحن أن الاجرة أو جزءاً منها مستحق عند الوصول، فالفرض أن الناقل قد قبضها كاملة من الشاحن، على أنه يمكن اثبات عكس هذا فى العلاقة بين الناقل و الشاحن، ولايجوز اثبات العكس فى مواجهة الغير حسن النية أى الشخص الذى لا يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الاجرة أو جزءا منها مازال مستحقا (م٢١٩ / ٢ بحرى).

ولكن ما هو تأثير القوة القاهرة على دين الأجرة، إذا كانت هى السبب فى إعاقة تنفيذ عقد النقل البحرى ؟

أذا كان هلاك البضاعة كليا بسبب القوة القاهرة، فتبرأ ذمة الشاحن أو من له حق استلام البضاعة من دين الأجرة. ذلك أن الأجرة تقابل اتمام تنفيذ النقل (انظر المادة (٢٢١ بحرى).

أما إذا تلفت البضاعة أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر فلاتبرأ ذمة الشاحن، أو من له حق تسلم البضائع من الالتزام بدفع اجرة النقل (انظر المادة ٢١٩ / ٣ بحرى).

و تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو التضحية

بها من أجل انقاذ السفينة و البضائع الأخرى التى على متنها، ولكن بشرط مراعاة احكام الخسارات العمومية فى هذا الصدد، أى حصول الشاحن على تعويض مقابل بضاعته الهالكة (أنظر المادة ٢٢٠ بحرى).

أما اذا هلكت البضائع بسبب القوة القاهرة أو بإهمال الناقل، فلا تستحق الأجرة طالما أن هذا الإهمال كان راجعاً الى تقاعس الناقل فى القيام بما فرضه عليه القانون أو العقد من التزامات (مادة ٢٢١ بحرى).

أما إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بفعل الشاحن، أو بسبب عيب فى البضاعة، فلاتأثير لذلك على دين الأجرة، بحيث يلتزم بها الشاحن كاملة، بل إن الشاحن يكون مسئولا فى هذا الفرض أيضاً عن تعويض الأضرار التى تقع بالسفينة أو البضائع الأخرى المشحونة طالما أن ذلك كان راجعاً إلى فعل الشاحن أو عيب فى البضاعة المشحونة (انظر المادة ٢٢٢ بحرى).

ولكن ما هى ضمانات الناقل لاستيفاء أجرته؟ لاشك أن الاجرة لوكانت مستحقه عند القيام، فلامشكلة فى الامر لأن الناقل يحصل عليها مقدما. ولكن تثور المشكلة عندما تكون الاجرة مستحقه عند الوصول وفى هذه الحالة قرر القانون للناقل ضمانات معينة بمقتضى المادة ٢٢٦ من القانون الجديد.فهذه المادة تقرر بأنه إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضاعة أو حضر ولكنه امتنع عن تسلمها أو عن دفع أجرة النقل عنها، فإنه يجوز للناقل أن يتقدم بطلب إلى قاضى الامور الوقتية للحصول على إذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى. كما يجوز للناقل أن يطلب الاذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء الاجرة.

كما قررت المادة ٢٢٦ / ٢ بحرى للناقل امتيازاً على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المستحقات التى تكون له بسبب النقل.

المبحث الثاني

أحكام عقد النقل البحرى وفقاً لقواعد هامبورج

يمكن القول بأن قواعد هامبورج تمثل قانون المستقبل الدى سيحكم النقل البحرى الدولى للبضائع فى مصر، وذلك بعد نفادها دولياً، والتزام المحاكم المصرية بتطبيق احكامها ابتداء من أول نوفمبر عام ١٩٩٧ . وتتكون قواعد عامبورج او اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ من ثلاثة وثلاثين مادة. ولقد جاء ترتيب مواد الاتفاقية على النمط المتبع فى الصياغة الانجلوسكونية، حيث اشتملت الأحكام العامة للاتفاقية على تعريفات لأهم المصطلحات الواردة فيها. ولقد تم تقسيم احكام هذه الاتفاقية إلى سبعة أجزاء كما يلى :-

الجـــزء الأول : فى الاحكـام العامة.

الجـــزء الثانى : فى مسئـولية الناقل.

الجـزء الثالث : فى مسئولية الشاحن.

الجـــزء الرابع : فى وثائـــق النقل.

الجرء الخامس : فى المطالبات و الدعاوى.

الجزء السادس : فى أحـكام تكـميلية.

الجزء السابع : فى الأحـكام الختاميـة.

وسوف نناقش فيما يلى أبرز الموضوعات فى قواعد هامبورج وهى سند الشحن البحرى، ومسئولية الناقل البحرى، والمطالب و الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى، وذلك فى ثلاثة مطالب متتالية.

المطلب الثالث

مسئولية الناقل البحرى

يعتبر الناقل البحرى هو الطرف الأقوى فى عقد النقل البحرى بمقتضى سند شحن، لهذا فإن بيان أحكام مسئوليته وتنظيم قواعدها يعتبر على قدر كبير من الأهمية، حتى لايتهرب منها طريقة أو بأخرى كأن يضع مثلا شروطا عديدة لاعفائه من المسئولية.

ولقد أهتم القانون البحرى الجديد بتنظيم مسئولية الناقل البحرى فى المواد من ٢٢٧ الى ٢٤٥.

وفيما يلى نبين حالات مسئولية الناقل البحرى، ومدى جواز اعفائه منها، ثم دعوى المسئولية والتحكيم البحرى.

الفرع الأول

حالات مسئولية الناقل البحرى

يسأل الناقل البحرى عن هلاك البضاعة وعن التلف الحاصل لها وكذلك عن التأخير فى تسليمها.

أولا: المسئولية عن هلاك البضاعة وتلفها:

١- أساس (وطبيعة المسئولية عن الهلاك أو التلف):

يسأل الناقل البحري عن الهلاك الكلي الذى يصيب البضاعة. كذلك يسأل الناقل عن الهلاك الجزئي أي في حالة وصول البضاعة ناقصة الوزن أو العدد مع التسامح فيما يسمي بعجز الطريق كتبخر نسبة معتادة من السوائل أو سقوط نسبة بسيطة من الحبوب. كما أن الناقل مسئول عما يلحق البضاعة من تلف كلي أو جزئي.

ولقد قرر قانون التجارة البحرية مسئولية الناقل البحري في نص المادة ٢٢٧ منه، حيث جعل الناقل ضامنا لهلاك البضائع أو تلفها إذا حدث هذا الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه للبضائع فى ميناء الشحن، وقيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلي صاحب الحق في تسلمها أو ايداعها.

ومسئولية الناقل البحري مسئولية تعاقدية مبناها عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، ويكون الناقل مخلا بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري متي هلكت البضاعة هلاكاً كلياً أو هلاكاً جزئيا أو وصلت تالفة، فالتزام الناقل بتوصيل البضاعة سالمة وكاملة فى الموعد المحدد إلي ميناء التفريغ هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث يمكن أن تثور المسئولية بمجرد حصول الهلاك للبضاعة أو وصولها تالفة[1].

ويكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة اليه أو الى تابعيه في ميناء الشحن، وقيامه بدوره بتسليمها إلي صاحب الحق عليها في ميناء التفريغ، أما قبل هذه الفترة أو بعدها، فتسري القواعد العامة في المسئولية، ولذلك فمن المهم معرفة ما إذا كان الهلاك أو التلف قد وقع والبضاعة تحت حراسة الناقل.

علي أن تعبير «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها» الوارد في نص المادة ٢٢٧ قد يثير مشكلة بالنسبة لفهم عنصر الخطأ في المسئولية التعاقدية ذلك أن المذكرة الأيضاحية لمشروع القانون ذكرت أن تقرير المشرع لمبدأ المسئولية طبقا لهذا التعبير يحمل معني أن المسئولية هي الأصل ولايحتاج قيامها الي اثبات، وأن نفيها استثناء يجب إقامة الدليل عليه[2]، ومفاد هذا أن المذكرة الأيضاحية للمشروع كانت تؤسس المسئولية علي فكرة الخطأ المفترض، بحيث لا يحتاج المضرور، الا اثبات الضرر، فيفترض خطأ الناقل، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

---

(١) أنظر فى ذلك الدكتور البارودى، المشار إليه سابقاً، ص ١٧٥.

(٢) أنظر المذكرة الايضاحية للمشروع ، فقرة ١٥٨.

ونحن نعتقد أن تفسير المذكرة الايضاحية، قد جاوز الحقيقة، ذلك أن التزام الناقل، كما رأينا هو التزام بتحقيق نتيجة، مما يؤدى إلي أن خطأ الناقل ليس مفترضاً كما ذهبت الي ذلك المذكرة الإيضاحية. وإنما هو خطأ حقيقي، ذلك أن الخطأ العقدي الذي يقع من الناقل هو عدم تحقيق النتيجة بتوصيل البضاعة سليمة وكاملة أو بالحالة التي كانت عليها وقت شحنها [1] وأن عبارة «يضمن الناقل» والواردة في نص المادة ٢٢٧ بحري تنصرف الي تأكيد التزام الناقل بتحقيق هذه النتيجة المنشودة، وأن عدم تحقيقها يمثل الخطأ الذي وقع منه.[2]

وعلي أي الأحوال، يمكن التماس العذر للمذكرة الأيضاحية فى فهمها لعنصر الخطأ في مسئولية الناقل البحري وجعله خطأ مفترضاً، وذلك بالنظر إلي أن مشروع القانون كان يتبني نظرية المسئولية القائمة علي الإخلال بالالتزام ببذل وسيلة أو عناية. ففي كنف المشروع، كان يمكن للناقل أن يدرأ مسئوليته إذا توصل إلي اثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات والتدابير اللازمة لمنع الهلاك أو التلف أو لتوصيل البضاعة سالمة في الميعاد. ولما كان الالتزام ببذل وسيلة أو عناية في صالح الناقل، لأنه أخف من الالتزام بتحقيق نتيجة، فلقد حاول المشرع أن يشدد علي الناقل في عبء الاثبات حماية للشاحنين وذلك بافتراض الخطأ أو الاهمال في جانبه، بحيث يكون عليه، إن إراد نفي مسئوليته إثبات أتخاذه لاجراءات الحيطة اللازمة لمنع وقوع الضرر[3] والواقع أن أساس المسئولية كما كان يأخذ به المشرع مقتبس من المادة الخامسة من قواعد هامبورج. علي أن النص الأخير الذي ظهر في القانون جاء مغايراً للنص الموجود في المشروع، حيث جعل التزام الناقل بضمان

---

(١) انظر الدكتور البارودى، المشار اليه سابقاً، ص ١٧٥، أيضاً أنظر الدكتور هانى محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، ١٩٩٦، ص ٦٦ - ٦٧.

(٢) ومع ذلك يذهب البعض إلى أنه على الرغم من أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، فإن عدم تحققها يؤدى إلى افتراض الخطأ فى جانب الناقل، أنظر الدكتور فايز نعيم رضوان، القانون البحرى ١٩٨٦، ص ٣٥٨.

(٣) أنظر المذكرة الإيضاحية، فقرة ١٥٩.

سلامة البضاعة من الهلاك أو التلف وكذلك توصيلها في الميعاد التزاماً بتحقيق نتيجة، ولايجوز للناقل أن يدرأ مسئوليته حتي ولو أثبت اتخاذه للتدابير اللازمة لسلامة البضاعة أو وصولها في الموعد، بل إن نص المادة ٢٢٩ بحري كان واضحاً في أنه لا يجوز للناقل أن يدرأ مسئوليته، كما سنري، الا بناء علي السبب الأجنبي، ولاشك أن في ذلك حماية أكبر للشاحنين.

ويكون علي الشاحن اثبات خطأ الناقل، وهذا الاثبات سهل في حالات الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف أو التأخير، طالما أن سند الشحن كان يتضمن مقدار وحجم البضاعة وحالتها والميعاد الذي يجب توصيلها فيه. ومجرد حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير يؤدي إلي القول بأن الشاحن قد أثبت خطأ الناقل، فالشاحن ليس ملزماً بتقديم الأسباب التي أدت الي حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة.

فعدم توصيل البضاعة سالمة في موعدها، هو الخطأ الذي ينسب إلي الناقل في دعوي المسئولية، حيث أن التزامه بتحقيق نتيجة، ولايهم بعدئذ البحث عن الأسباب التي أدت الي إخلاله بهذا الالتزام، كعدم صلاحية السفينة أو إهمال الربان في صيانة البضاعة أثناء الرحلة أو غيرها من الأسباب[1].

ويلاحظ أن نص المادة ٢/٢٢٧ بحري قد استبعد من نظام المسئولية المقرر بالفقرة الأولي من نفس المادة نوعين من النقل وهما: الملاحة الساحلية بين الموانئ الداخلية داخل جمهورية مصر، ما لم يتم الاتفاق علي عكس ذلك؛ والنقل بمقتضي سند إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل، فتسري عليه أحكام هذه المسئولية من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل (أنظر

---

(١) بل ان الفقه الراجح يقرر أن الناقل يكون مسئولاً عن إخلاله بتوصيل البضاعة سليمة وكاملة فى الميعاد المتفق عليه حتى ولو ظل سبب ذلك مجهولاً. أنظر الدكتور البارودى المشار إليـــه سابقاً، ص ١٧٧.

المادة ٢/٢٢٧ (أ)، (ب)، وفي هذين النوعين من النقل تخضع مسئولية الناقل البحري للقواعد العامة، مالم تتوافر شروط إعمال نص المادة ١/٢٢٧ أي بالاتفاق علي خضوع الملاحة الساحلية لأحكام المسئولية المنصوص عليها في المادة المذكورة، أو بصدور سند شحن في حالة النقل بمقتضي سند إيجار[1].

وأخيراً، نصت المادة ٢٢٨ علي حالة ضياع البضاعة دون أن يكون هلاكها مؤكداً، حيث وضعت قرينة علي اعتبارها هالكة إذا لم تسلم في خلال الستين يوماً لانقضاء ميعاد التسليم الذي نصت عليه المادة ٢/٢٤٠ والتي تجعل الناقل ملزماً بتسليم البضاعة في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في نفس ظروف الاتفاق الذي تم بين الناقل والشاحن.

إعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف:

ذكرنا أن الناقل البحري يعفي من المسئولية في حالتي الهلاك أو التلف إذا استطاع الناقل اثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي كفعل الغير أو العيب الذاتي للبضاعة أو فعل الشاحن أو تابعيه.

نصت المادة ٢٢٩ بحري علي إعفاء الناقل من المسئولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد تابعيه دخل فى حدوثه.

فالسبب الأجنبي هو الذي يقطع رابطة السببية في عناصر المسئولية التعاقدية المتمثلة فى خطأ الناقل الناشئ عن عدم تحقيقه النتيجة المنشودة من توصيل البضاعة

---

(١) ولقد كان مشروع القانون يتضمن استثناء ثالثاً خاصاً بحالة الحريق، حيث كان يخرج الحريق من نظام المسئولية المبنى عى أساس الخطأ المفترض، وهو أساس المسئولية فى ظل المشروع، بحيث كان المشرع يجعل الخطأ من المسئولية عن الحريق واجب الاثبات. على أن هذا الاستثناء لم يظهر فى القانون.

سالمة وكاملة فى موعدها المتفق عليه، وبين الضرر الذي يحيق بالشاحن من وراء عدم تحقيق هذه النتيجة.

وللسبب الأجنبي صور عديدة ويتمثل ذلك فى القوة القاهرة، وخطأ الشاحن، وفعل الغير، والعيب الذاتي للبضاعة.

والقوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه، ولايمكن دفعه، ولا يكون للناقل دخل في حدوثه، مما يفضي الي جعل التزام الناقل مستحيلاً، ومثال ذلك الحروب، وأعمال الحصار البحري، ووقوع كارثه بحرية تؤدي الى غرق السفينة أو البضائع المنقولة.

أما خطأ الشاحن فمن أمثلته عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة للبضاعة، مما يؤدي إلي عدم اتخاذ الناقل ما يلزم لنقل هذه النوعيات الخاصة من البضائع.

أما فعل الغير، فمن أمثلته إصابة السفينة التي عليها البضاعة المنقولة بخطأ ربان سفينة أخري، مما يؤدي الي تلف البضاعة أو إلي غرقها مثلاً.

أما العيب الذاتى للبضاعة، فمثاله أن تكون البضاعة مما يتلف بسبب الحرارة أو البرودة مما لا يحتمل معه الرحلة البحرية.

كما أعفت المادة ٢٣٠ بحري الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف عند تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو عن قيمتها، كإخفاء قابليتها للكسر أو للتعفن، أو عند تعمد تقديرها بأقل من قيمتها الحقيقية طمعاً في الحصول علي تخفيض فى أجرة النقل، أو سعيا لتخفيض أجرة الجمارك المستحقة عليها.

كما يعفي الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها في حالة النقل علي سطح السفينة إذا كان مرخصا له بهذا النوع من النقل فى سند الشحن، وإذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع الي المخاطر التى تكون ناشئة عن هذا النوع من النقل،

كما لو كان التلف راجعاً إلي تأثر البضاعة بدرجة رطوبة الجو، أو الأمطار، أو تأثير حرارة الشمس، أو أن هلاكها كان بسبب اشتداد الرياح وارتفاع الأمواج مما أدي الى انقطاع الاحبال والأربطة التي تشد البضاعة مما أدي إلي الي انجرافها الي البحر.

كما يعفي الناقل من المسئولية في حالة نقل الحيوانات الحية، وعن هلاكها أي نفوقها أو اصابتها بأحد الأمراض إذا ثبت أن ذلك راجعاً الي المخاطر اللصيقة بمثل هذا النوع من النقل كما اذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر، أو أزعجه ارتفاع الأمواج فثار وتقاتل مع بقية الحيوانات مما أدي الي وفاته، أو كإصدار الربان الأمر باطلاق النار عليه لاخماد ثورته الحيوانية علي السفينة. ولايكون الناقل مسئولاً اذا أثبت أنه قد نفذ تعليمات الشاحن بشأن هذا النقل، ولكن عند إصرار الشاحن علي مسئولية الناقل، فعليه اثبات أن الضرر راجع الي خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

تحديد مسئولية الناقل:

ولاشك أن مسئولية الناقل التي أساسها الالتزام بتحقيق نتيجة هي مسئولية قاسية. وحرصاً علي عدم شل حركة الناقل بوضعه في شباك مسئولية قد يصعب عليه التخلص منها في كثير من الأحيان، فلقد قضي المشرع بتحديد التعويض المستحق علي الناقل بمبالغ قصوي حتي لا يثقل كاهله، فيعجز عن الاستمرار في نشاطة البحرى.

ويمكن للناقل أن يحدد مبالغ التعويض المستحقة عليه عن هلاك البضاعة أو عن تلفها بما لا يتجاوز الفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضاعة أي الحدين أعلي.

وفي حالة النقل بالحاويات، فهل تعتبر الحاوية بما تحويه من طرود وحدة شحن واحدة، أم أن العبرة بعدد الطرود؟

وإذا هلكت الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طرداً وتدخل في تقدير الحد

الأعلي التعويض؟ في الحقيقة إن كل طرد يعتبر وحدة شحن قائمة بذاتها بشرط أن يذكر عدد الطرود في سند الشحن، والا أعتبرت الحاوية بما فيها من طرود وحدة شحن واحدة، وتعد الحاوية نفسها بمثابة وحدة شحن إذا ما هلكت أو تلفت، وعلي ذلك تدخل في تقدير الحد الأعلي للتعويض علي ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه[1].

علي أنه لا محل لتحديد مسئولية الناقل اذا قام الشاحن قبل عملية النقل بإخطار الناقل بأهمية البضاعة وقدم له بيانا موضحاً فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق علي وصولها سالمة من أهمية خاصة، ويكون ذلك غالباً في نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة كالبضائع النادرة مثل اللوحات الفنية أو الأشياء الثمينة أو القطع الأثرية أو الأجهزة الدقيقة، كالاجهزة الهندسية مثلاً وغيرها. وتقيم المادة ٢٣٤ قرينة بسيطة علي أن البيانات المقدمة من الشاحن بهذا الخصوص هي بيانات صحيحة، لكن يجوز للناقل أن يثبت عكس ذلك سواء في مواجهة الشاحن نفسه أو في مواجهة الغير كشخص المؤمن على البضاعة. والحكمة من إتاحة الفرصة للناقل لاثبات عكس البيانات المقدمة من الشاحن في نقل هذه النوعيات من البضائع هى أن الشاحن هو الذى يقدر قيمتها بطريقة جزافية، ولا يمكن التحقق من هذه القيمة الا بتقديرها بمعرفة خبراء متخصصين فى نوعيات هذه البضائع، ومن غير المنطقى الزام الناقل بعمل هذا التقدير لما فيه من ارهاق له، أو لانه قد يؤدى الى رفضه لاجراء عملية النقل، فكان الحل هو السماح بهذا النقل مع الترخيص للناقل فى إثبات عكس القيمة المعلنة في جميع الأحوال[2].

دفع المسئولية من تابعى الناقل

يمكن للربان أو أحد أفراد الطاقم البحرى أن يتمسك بأحكام الإعفاء من

---

(١) أنظر المادة ٢٣٣ (٢) بحرى.

(٢) انظر المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية فقرة ١٦٤.

المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت التابع أن الفعل الذى ارتكبه وقع فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها، ويحرم التابع من ميزة التحديد إذا اثبت المضرور أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من التابع بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.(١) علي أنه لايجوز أن تزيد مبالغ التعويض المحكوم بها على الناقل أو تابعيه على الحد الأقصى المقرر فى المادة ١/٢٣٣ من القانون.

إبطال شروط الاعفاء من المسئولية:

أ- القاعدة:

أبطلت المادة ٢٣٦ بحرى الاتفاقات التى يكون من شأنها إعفاء الناقل البحرى من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تحديدها بأقل من الحدود القصوي، وكذلك أى اتفاق من شأنه تعديل عبء الاثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل، أو النزول عن الحقوق الناشئة عن التأمين كالحق على مبلغ التأمين على البضاعة، أو أى اتفاق آخر مماثل.

ب- الاستثناءات:

١- يلحق البطلان الاتفاقات التى من شأنها إعفاء الناقل البحرى والتى تتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر. وحكمة ذلك منع أى شك حول استغلال الناقل لحاجة الشاحن فى القيام بنقل البضائع فيفرض عليه شروطا عنيفة أو مجحفة. وعلى هذا فلا يمتد البطلان الى الاتفاقات التى تتم بعد وقوع الحادث حيث تنتفى فى هذه الحالة مظنة استغلال الناقل لحاجة الشاحن.

٢- يجوز الاتفاق على رفع الحدود القصوى للتعويض ولو تم قبل وقوع الحادث

---

(١) أنظر المادة ٣/٢٣٥ بحرى.

الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها، لأن البطلان قد تقرر لمصلحة الشاحن، وزيادة مبالغ التعويض هي مقررة لمصلحته، فلا يخضع للبطلان حتى ولو كان الاتفاق عليها قد وقوع قبل الحادث.

٣- يجوز الاتفاق على اعفاء الناقل من المسئولية إذا كانت ظروف النقل لها طابع استثنائي، ومن صور الظروف الاستثنائية. أن يتم النقل فى ميناء مضروب عليه الحصار أو المرور في بعض الأقاليم البحرية المزروعة بالالغام التى خلفتها حرب من الحروب. فمثل هذه الظروف الاستثنائية تبرر إعطاء الناقل الحق في إعفائه من المسئولية.

علي أنه بجانب توافر الظروف الاستثنائية التى تبرر اعفاء الناقل من المسئولية اشترطت المادة ٢٣٨ بحرى ألا يكون من شأن هذا الاتفاق إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أوخطأ تابعيه ويشترط ألا يصدر عن هذا النقل سند شحن، وأخيرا، أن يتم تدوين هذا الاتفاق فى ايصال غير قابل للتداول وأن يذكر فيه أنه لايقبل التداول.

واجبات صاحب الحق فى تسلم البضاعة عند اكتشاف الهلاك أو التلف

يجب على صاحب الحق فى استلام البضاعة ان يقوم ببعض الامور لاثبات واقعة هلاك البضاعة أو تلفها ليتمكن من المطالبة بالتعويض من الناقل وهنا تجب التفرقة بين فرضين.

الفرض الأول:

إذا كان الهلاك أو التلف يمكن الجزم بحصوله دون فحص للبضاعة كأن يكون الهلاك كليا، فإنه يجب اخطار الناقل بذلك كتابة فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسلم البضاعة بحالتها المذكورة فى سند الشحن، ويكون على طالب التعويض بعدئذ اثبات أنه قد تسلمها تالفه. ومنعا لأى شك حول قيمة الاخطار أو

حصوله، اشترط القانون أن يكون الاخطار كتابة، ويكتفى فى هذا الشأن بأن نوع من الكتابة طالما أنها موقعة من مستلم البضاعة مبينا فيها نوع الضرر الحاصل.

الفرض الثانى:

إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهرين، فإنه يجوز عمل الاخطار فى خمسة عشر يوما من اليوم التالى للتسليم، وروعى فى هذا الميعاد اعطاء فسحة من الوقت للمستلم ليتمكن من فتح الطرود وفحص البضاعة. وعدم القيام بالاخطار فى الميعاد المقرر يعد قرينة على تسليم البضاعة بالحالة المذكورة فى سند الشحن. ويقع عبء اثبات خلاف ذلك على عاتق طالب التعويض.

ويلاحظ أنه إذا أهمل المستلم فى عمل الاخطار خلال المدة المعينة فإنه يستخلص من ذلك قرينة ضده فقط؛ بمعنى أنه لايحرم من إقامة الدعوى على الناقل، فالاهمال فى عمل الاخطار لا يؤدى الى انشاء دفع بعدم قبول دعوى المسئولية فى صالح الناقل، بل يظل للمستلم الحق فى إقامة الدعوى على الناقل طالما أنها لم تسقط بالتقادم.

على أنه لاتوجد ضرورة لعمل الاخطار إذا تمت معاينة البضاعة، وتم اثبات حالته وقت التسلم بحضور الناقل والمرسل اليه، إذ يكون المفروض عندئذ أن البضاعة قد سلمت بالحالة المذكورة فى محضر اثبات الحالة.

ثانيا: المسئولية عن التأخير

١- طبيعة المسئولية عن التأخير:

يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضاعة إلا إذا اثبت أن التأخير يعود إلى السبب الأجنبى الذى لا يد له فيه، (انظر المادة ١/٢٤٠ بحرى). ومعنى ذلك أن المسئولية عن التأخير هى مسئولية عقدية مبناها الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، أى توصيل البضاعة فى الميعاد المتفق عليه. فبمجرد حصول التأخير تثور مسئولية الناقل

البحرى، ولايمكنه دفعها إلا إذا أثبت أن السبب الأجنبى، كالقوة القاهرة أو غيرها من الأسباب التى تعتبر فى حكم السبب الأجنبى، هى التى حالت دون قيامه بتوصيل البضاعة فى الميعاد.

وفى هذا الصدد يختلف القانون البحرى الجديد عن قواعد هامبورج حيث أن المادة الخامسة فقرة (١) من اتفاقية الأمم المتحدة تقرر مسئولية الناقل عن التأخير على أساس الخطأ المفترض وبحيث يجوز للناقل ووكلاؤه دفع المسئولية إذا اثبتوا اتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة لتوصيل البضاعة فى الميعاد، ويلاحظ أن مشروع القانون البحرى، قبل ظهوره بصورته النهائيه كان ينهج نفس الحل الذى اعتنقته قواعد هامبورج فى خصوص مسئولية الناقل البحرى عن التأخير.

٢- متى يحصل التأخير؟

يقع التأخير فى تسليم البضاعة إذا أهمل الناقل فى مراعاة الميعاد المتفق عليه لحدوث هذا التسليم. وعند عدم تحديد ميعاد معين للتسليم فيكون التأخير قد حدث إذا لم يتم التسليم فى الميعاد الذى يجب أن يقوم الناقل المعقول فيه بتسليم البضاعة عندما يوجد فى ظروف مماثلة (٢٤٠ بحرى). وليست العبرة فى تحديد صفة الناقل العادى او المعقول ظروف الناقل الشخصية وإنما الظروف المادية التى تتم فيها عملية النقل.

وعلي أى الأحوال، لايجوز ان يتجاوز التعويض المحكوم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها الحد الأقصى المنصوص عليه فى المادة ٢٣٣ بحرى، وهى الفان جنيه مصرى عن كل طرد أو حدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كليو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة أى الحدين أعلى.

ولا تستحق أى تعويضات عن التأخير فى تسليم الضاعة إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بحدوث التأخير فى خلال ستين يوما من تاريخ التسليم

وبذلك يكون المشرع قد أنشأ دفعا بعدم قبول الدعوى فى حالة التأخير عن تسليم البضاعة وذلك إذا لم يتم الاخطار خلال المدة المنصوص عليها.

لايجوز تحديد المسئولية فى كل من حالتى الغش والخطأ الجسيم

تحرم المادة ٢٤١ بحرى على الناقل التمسك بتحديد المسئولية عن الهلاك أو التلف إذا استطاع الشاحن إثبات أن الضرر الحاصل قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل بغية احداث. الضرر، أو بعدم أكتراث مصحوب بوعى وإدراك بأن ضررا ما يمكن أن يحدث ولقد ذكرت المادة ٢/٢٤١ بحرى حالتين يفترض فيهما اتجاه قصد الناقل أو نائبه الى إحداث الضرر. ويكون ذلك إذا أصدر الناقل أو تابعه سند شحن خال من التحفظات على الرغم من وجود أسباب تبرر ذكرها وذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية، وأيضا حالة شحن البضاعة على سطح السفينة خلافا لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة.

إعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك والتلف والتأخير فى حالة الانقاذ البحرى:

إذا أضطرت سفينة إلي الانحراف عن خط سيرها من أجل إنقاذ سفينة أخرى، فحدث ضرر من ذلك يتمثل في تأخير وصول البضاعة أو تلفها أو هلاك بعضها أو هلاكها كليا لغرقها بسبب الانقاذ، فلقد نص المشرع على اعفاء الناقل من المسئولية فى هذه الحالة.

ولاشك أن الحكمة من تقرير اعفاء الناقل من المسئولية فى هذه الحالة مرجعه الحث على الاستجابة لنداء الاستغاثة فى البحر وانقاذ السفن التى تكون على حافة الهلاك.

ورغبة من المشرع فى كبح جماح الربان والبحارة فى القيام بعمليات الانقاذ طمعا فى المكافآة التى يتم تقريرها فى هذه الأحوال، وحتى لا يتخذون الانقاذ وسيلة للاعفاء فيسرفون فى تدابير الانقاذ دون التفات إلي مصالح أصحاب البضائع، فرق المشرع بين فرضين:

الفرض الأول: انقاذ الأواح، وهوسبب معف من المسئولية دون أى قيد أو شرط.

الفرض الثانى: انقاذ الأموال وهنا استلزم المشرع أن تكون التدابير المتخذه معقولة لان المفاضلة تكون بين مال ومال آخر، وعلى الناقل المحافظة أولا على مال أصحاب البضائع المؤتمن على نقلها والمشحونة على السفينة. فعليه ألا يضحى بهذه البضائع من أجل انقاذ الأموال الموجودة على السفينة المشرفه على الهلاك (انظر المادة ٢٤٢ بحرى).

ثالثا: المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى حالة تعدد الناقلين

يمكن تصور تعدد الناقلين فى حالتين أساسيتين نص عليهما القانون الجديد: حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى، وحالة النقل بمقتضى سند شحن مباشر.

الحالة الأولى: الناقل المتعاقد، والناقل الفعلى:

وفى هذه الحالة يقوم الناقل الذى أبرم عقد النقل مع الشاحن ويسمى (بالناقل المتعاقد) بتخويل ناقل آخر (ويسمى بالناقل الفعلى) تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها. والأصل أن هذا النوع من النقل جائز إلا إذا اتفق على خلاف ذلك بين الناقل المتعاقد والشاحن .

فإذا حدث هلاك أو تلف للبضاعة أو تأخير فى وصولها فمن هو المسئول الناقل الفعلى، أم الناقل المتعاقد؟ تقضى المادة ١/٢٤٣ بحرى بأن الناقل المتعاقد يكون مسئولا عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل كله فى مواجهة الشاحن، أما الناقل الفعلى فلا يسأل فى مواجهة الشاحن إلا عن الاضرار التى تحدث فى أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه، ولكنه يكون متضامنا فى تعويض هذه الأضرار مع الناقل المتعاقد وذلك فى مواجهة الشاحن.

ويمكن لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسئولية على النحو الذى أوضحناه سابقا (بمقتضى المادة ٢/٢٤٣ بحرى). على أنه لايجوز أن

يزيد مايحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى على الحدود القصوى للتعويض المشار إليهاسلفا.

الحالة الثانية: إصدار سند شحن مباشر:

وفى هذه الحالة يعهد الشاحن الى ناقل معين بعملية النقل بحيث يقوم هذا الناقل بنقل البضاعة الى ميناء معين، على أن يقوم بتسليمها فى هذا الميناء إلى ناقل آخر (ثان) ليقوم بنقلها الى ميناء آخر، وهكذا إلى أن تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، أى أن الناقل يصدر سند شحن مباشر لكل عمليات النقل المتتالية يذكر فيه ميناء التفريغ أو الوصول النهائى، مع حق الناقل فى تغيير السفينة، وسند الشحن المباشر لا يصدر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن الذى يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاءاً من عملية النقل.

وتقضى المادة ٣/٢٤٣ بمسئولية الناقل الأول (الذى اصدر سند الشحن المباشر) عن النقل بأكمله، أما مسئولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير فتقتصر مسئولية كل منهم عن الجزء الذى نفذه فى عمليه النقل، على أن يكون متضامنا فى المسئولية مع الناقل الأول.

على أنه تيسيرا على الناقل الأول، ولأن الشاحن يعلم بحقيقة الوضع وبأن النقل سوف يتم على مراحل حيث تم اصدار سند الشحن المباشر بناء على اتفاق معه، فلقد أجاز القانون للناقل الأول نفى مسئوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الضرر الحاصل قد وقع اثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق.

الفرع الثانى
الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى
والتحكيم البحرى

أولا: الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى:

أ- مدة انقضاء الدعوى:

يجب رفع دعوى المسئولية على الناقل البحرى في خلال سنتين يبدأ حسابهما من يوم تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان أن يجب فيه يتم التسليم إذا كانت البضاعة قد هلكت. فإذا مرت سنتان إنقضى الحق فى إقامة الدعوى.

وحكمة تقصير المدة هو إزاحة عبء المطالبات ضد الناقل بحيث يطمئن الى ممارسة نشاطه دون حدوث مفآجات تعوقه عن متابعة هذا الاستثمار.

ويلاحظ أن الدعاوى التى تخضع لمدة الانقضاء قصير المدة (سنتين) ليست قاصرة على دعاوى المسئولية على الناقل، بل تشمل أيضا أى دعوى ناشئة عن عقد النقل البحرى كالدعوى التى ترفع من الناقل على الشاحن أو المرسل اليه لمطالبته بأجرة النقل[1].

أما الدعاوى الخاصة برجوع الملتزمين بعضهم على البعض الآخر فتنقضى بمضي تسعين يوما من تاريخ اقامة الدعوى على الملتزم الذى يقوم بمباشرة الرجوع أو من التاريخ الذى قام فيه بالوفاء بغض النظر عن انقضاء مدة السنتين أولا، وتذكر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون المثال التالى لتصوير هذه الحالة وهو «أن يقيم

(١) أنظر المذكرة الايضاحية للمشروع فقرة ١٧٢. ويلاحظ أن مدة التقادم يمكن أن تنقطع بكتاب مسجل بعلم الوصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير أو بغيرها من الأسباب (م ٢/٢٤٤ بحرى).

الشاحن دعوى التعويض على الناقل المتعاقد بسبب التلف بعد ثلاثة وعشرين شهرا من التسليم. فيكون لهذا الناقل تسعون يوما من تاريخ إقامه الدعوى عليه لادخال الناقل الفعلى فى الدعوى أو لاقامة دعوى مستقلة عليه، ولايحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من النص تكون قد انقضت. واذا وفى الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختيارا قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة ايام، كان له الرجوع على الناقل الفعلى خلال تسعين يوما من تاريخ الوفاء، وإذا وقع الوفاء فى هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشر الناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلى إلا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذا الناقل الأخير أن يتمسك فى مواجهته بالتقادم على الرغم من أن ميعاد السنتين لايزال مفتوحا[1]».

ب- الاختصاص:

الأصل أن ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع أمام المحكمة المختصة بحسب ما تقضى به أحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، على أن القانون الجديد نص على منح الاختصاص لثلاث محاكم أخرى بحسب اختيار المدعى، وهى محكمة ميناء الشحن ومحكمة ميناء التفريغ ومحكمة الميناء الذى تم الحجز فيه على السفينة. ويبطل أى اتفاق سابق على نشوء النزاع يكون من شأنه سلب المدعى الحق فى اعمال هذا الخيار أو تقييده، أما بعد قيام النزاع فيكون الاتفاق صحيح لعدم جود الشك فى حدوث ضغوط على المدعى فى هذا الشأن[2].

ثانياً: التحكيم البحرى:

يعتبر التحكيم من أهم الطرق لفض المنازعات البحرية. ومن أهم المزايا التى يخولها التحكيم للاطراف تفادى الاجراءات القضائية الطويلة وتعقيداتها، وتفادى

(١) أنظر المذكرة الايضاحية فقرة ١٧٢.

(٢) أنظر المادة ٢٤٥ بحرى

مشكلات تنازع القوانين بما للاطراف من حرية فى اختيار القانون الواجب تطبيقه على المنازعة.[1]

والقاعدة فى هذا الصدد هى وجوب تقيد المحكمين بالفصل فى المنازعة على حسب الاحكام المنصوص عليها فى هذا القانون، كما يبطل أى اتفاق يبرم قبل نشأة النزاع على تفويض المحكمين بالفصل فيه بمقتضى احكام أخرى غير المنصوص عليها فى هذا القانون (أى القانون البحرى)، ولو كان المحكمون مفوضون بالصلح. وتبرير ذلك أنه قبل نشأة المنازعة يخشى حدوث تأثير على الطرف الضعيف فى العقد، وإرغامه على قبول فض المنازعات بمقتضى قواعد قانونية تفرض عليه فرضا أو يضطر لقبولها، فحماية له حظر القانون الاتفاق على قواعد أخرى غير المنصوص عليها فى القانون البحرى، ذلك أن هذه القواعد الأخيرة تكفل حماية الشاحنين (وهم فى الأغلب الطرف الأضعف)، أما بعد نشأة النزاع، فلا يوجد مبرر لهذه الحماية.

ولقد أعطت المادة ٢٤٦ بحرى للمدعى حرية اختيار مكان التحكيم وذلك بين عدة أماكن هى: دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو فى موطن المدعى عليه أو فى مكان ابرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة أو فى المكان المعين فى اتفاق التحيكم أو فى دائرة المحكمة التى يقع فيها الميناء الذى حجز فيه السفينة.

ويلاحظ أخيرا، أن أى اتفاق سابق على نشأة النزاع من شأنه أن يسلب المدعى حقه فى اختيار مكان التحكيم يعد باطلا.

---

(١) أنظر الدكتور سعيد يحيى، المشار إليه سابقاً، ص ٨٠.

المبحث الثاني

أحكام عقد النقل البحرى وفقاً

لقواعد هامبورج

يمكن القول بأن قواعد هامبورج تمثل قانون المستقبل الذى سيحكم النقل البحرى الدولى للبضائع فى مصر، وذلك بعد نفاذها دولياً، والتزام المحاكم المصرية بتطبيق أحكامها ابتداء من أول نوفمبر عام ١٩٩٧ . وتتكون قواعد هامبورج أو اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ من ثلاثة وثلاثين مادة. ولقد جاء ترتيب مواد هذه الاتفاقية على النمط المتبع فى الصياغة الانجلو سكسونية، حيث اشتملت الأحكام العامة للاتفاقية على تعريفات لأهم المصطلحات الواردة فيها. ولقد تم تقسيم أحكام هذه الاتفاقية إلى سبعة أجزاء كمايلى:

الجزء الأول : فى الأحكام العامة.

الجزء الثانى : فى مسئولية الناقل.

الجزء الثالث : فى مسئولية الشاحن.

الجزء الرابع : فى وثائق النقل.

الجزء الخامس : فى المطالبات والدعاوى.

الجزء السادس : فى أحكام تكميلية.

الجزء السابع : فى الأحكام الختامية.

وسوف نناقش فيما يلى أبرز الموضوعات فى قواعد هامبورج وهى سند الشحن البحرى، ومسئولية الناقل البحرى، والمطالبات والدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى، وذلك فى ثلاثة مطالب متتالية.

المطلب الأول

أحكام سند الشحن البحرى فى قواعد هامبورج

تترتب الالتزامات المتبادلة بين طرفى عقد النقل البحرى، الناقل والشاحن، طبقاً للعقد المبرم بينهما. وتثبت الالتزامات الناشئة عن هذا العقد فى وثيقة هامة هى سند الشحن البحرى والذى يقوم بوظيفة هامة فى تمثيل البضاعة، وفى الحق فى توجيهها أثناء عملية النقل، ثم فى استلامها عند الوصول إلى غايتها النهائية. فسند الشحن يتضمن بيانات البضاعة وشروط النقل. ومن ثَم، فهو يعتبر الأداة الرئيسية لاثبات عقد النقل البحرى، ومع ذلك، فقد توجد بعض الوثائق الأخرى مثل ايصال تسلم البضائع وأمر التسليم والتى تصدر بمناسبة عقد النقل البحرى.

ولقد عالجت اتفاقية هامبورج سندات الشحن ووثائق النقل الأخرى فى المواد من ١٤ إلى ١٨. وفيما يلى نبين تعريف سند الشحن وبياناتة وحجيته فى الاثبات والتحفظات التى ترد عليه وخطابات الضمان ووثائق النقل الأخرى.

١ - تعريف سند الشحن، وبياناته:

تنص المادة الأولى، الفقرة السابعة من اتفاقية هامبورج على أنه «يقصد بمصطلح «سند الشحن» وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها».

ويستفاد من النص المتقدم أن سند الشحن البحرى يؤدى وظيفة جوهرية فى اثبات عقد نقل البضائع، كما يفيد تسلم الناقل للبضاعة من أجل شحنها، والتزام الناقل بتسليم البضاعة إلى الحامل الشرعى لسند الشحن. ولاتشترط اتفاقية هامبورج أن يذكر الناقل صراحة تعهده بتسليم البضاعة للمستفيد من سند الشحن،

فهو أمر مفترض ضمنيا[١]، طالما صدر السند لاسم شخص معين، أو تحت الإذن، أو لحامله.

وتقضى الاتفاقية بأنه طالما قد قام الناقل أو الناقل الفعلى بتسلم البضاعة، كان من المتعين على الناقل أن يصدر سند الشحن إلى الشاحن وذلك بناء على طلب هذا الأخير[٢]. ولايمكن بحال من الأحوال إعفاء الناقل البحرى من الالتزام بإصدار سند الشحن، وأى اتفاق على خلاف ذلك يكون باطلا[٣]. فالالتزام بإصدار هذا السند ينشأ بمجرد تسلم الناقل للبضاعة حتى قبل شحنها، أى يلتزم الناقل بإصدار سند لأجل الشحن، كما يلتزم الناقل بعد شحن البضاعة بإصدار سند شحن إلى الشاحن وبناء على طلبه مؤشراً عليه بكلمة (مشحون)، يذكر فيه، بالإضافة إلى البيانات الأساسيه، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن محددة بأسمائها، وتاريخ وتواريخ الشحن، وعندئذ يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد السند لأجل الشحن الذى سبق إصداره، أو التأشير على هذا الأخير بما يفيد شحن البضاعة[٤].

وفى كل الأحوال، يتعين أن يقوم الناقل أو من يفوضه بتوقيع سند الشحن، كما يعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضاعة سنداً موقعا لحساب الناقل[٥]. والتوقيع على سند الشحن البحرى قد يكون بخط اليد أو بالصورة التى تطابق الأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأى وسيلة آلية أو الكترونية أخرى، طالما لاتتعارض هذه الوسيلة مع القانون الذى يصدر فيه سند الشحن[٦].

(١) فى نفس المعنى أنظر، الدكتور على جمال الدين عوض، الناقل البحرى للبضائع، المشار إليه سابقاً، فى ٦٢٧؛ الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٤٤٢.

(٢) أنظر المادة ١/١٤ من اتفاقية هامبورج.

(٣) أنظر المادة ٢٣ من اتفاقية هامبورج.

(٤) أنظر المادة ٢/١٥ من اتفاقية هامبورج.

(٥) المادة ٢/١٤ من اتفاقية هامبورج.

(٦) المادة ٣/١٤ من اتفاقية هامبورج.

وتنص المادة ١/١٥ من اتفاقية على هامبورج البيانات التى يتعين أن يتضمنها سند الشحن وهى:

أ- الطبيعة العامة للبضاعة، وعلاماتها الرئيسية التى تكفى لتعريف البضاعة. كما يلزم أن يكون هناك بيان صريح بالبضائع الخطرة ودرجة خطورتها. وعدد الطرود أو القطع ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو أو آخر، وذلك كله طبقاً لما يقدمه الشاحن.

ب- الحالة الظاهرة للبضاعة، كحالة الأوعية والأغلفة أو الحاويات التى توضع فيها البضاعة.

جـ- اسم الناقل ومحل أعماله الرئيسى.

د- اسم الشاحن.

هـ- أسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه.

و- ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى وتاريخ تسلم الناقل البضاعة فى ذلك الميناء.

ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى.

ح- عدد النسخ الأصلية لسند الشحن عند وجود أكثر من نسخة أصلية.

ط- المكان الذى صدر فيه سند الشحن.

ى- توقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ك- بيان أجرة النقل المستحقة، أو أى بيان آخر يدل على استحقاقها.

ل- البيان الذى أشارت إليه الفقرة ٣ من المادة ٢٣ من الاتفاقية، وهو بيان أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنه يبطل أى شرط يخالف هذه الأحكام إذا كان فيه إضرار بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه. ويبدو أن واضعى الاتفاقية قد حرصوا على وضع هذا البيان فى سند الشحن تنبيهاً للغير إلى بطلان

الشروط المخالفة. وأى اغفال لهذا البيان يترتب عليه عدم استفادة الناقل من الحق فى تحديد المسئولية.

م- بيان شحن البضائع على سطح السفينة أو جواز شحنها على هذا النحو.

ن- تاريخ أو فترة تسليم البضاعة فى ميناء التفريغ، وذلك عند الاتفاق على ذلك صراحة بين الطرفين.

س- أى بيان يتعلق بزيادة أو توسعة حدود مسئولية الناقل، إذا وجد اتفاق على ذلك.

وإذا خلا سند الشحن من بيان أو أكثر من البيانات السابقة والمنصوص عليها فى الاتفاقية، فإن ذلك لايؤثر على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن، وهذا بشرط أن تكون مستوفية للشروط التى نصت عليها الفقرة ٧ من المادة الأولى من الاتفاقية. ومعنى ذلك أن فقدان بيان أو أكثر من بيانات سند الشحن لايؤدى كقاعدة عامة إلى زوال قيمته طالما أن البيان أو البيانات الناقصة لاتؤثر على عناصر تعريفه، ولاعلى قدرته فى اثبات ابرام عقد النقل البحرى وتسلم الناقل للبضاعة من الشاحن وشحنها، والتزام الناقل بتسليم البضاعة فى ميناء الوصول للحامل الشرعى للسند.

وتطبيقاً للقاعدة السابقة، فإن السند يفقد قيمته إذا كان خالياً من البيان الذى يحدد البضاعة أو مايكفل تعيينها، إذ سيكون من العسير اثبات تسلمها من الناقل أو شحنها. كما لاتعتبر الوثيقة سند شحن عند خلوها من اسم الناقل أو توقيعه أو اسم الشاحن، حيث يتعذر اثبات انعقاد عقد النقل. وفقدان أى بيان آخر غير ذلك، لايؤثر على احتفاظ سند الشحن بصفته هذه. فهو سند صحيح، كل ما هناك أن هذا السند لن تكون له حجية فى اثبات البيان الناقص.

وتوجب المادة ١/١٥ (ح) من الاتفاقية ذكر عدد نسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية. مع مراعاة أن اتفاقية هامبورج نفسها لم

توجب إصدار عدد معين من النسخ الأصلية لسند الشحن، على عكس القانون المصرى الذى أوجب إصدار نسختين منه.

٢- حجية سند الشحن فى الاثبات:

سند الشحن هو الوثيقة التى يثبت بها عقد النقل البحرى. وحيازة هذا السند تقوم مقام حيازة البضاعة، ومن ثمَّ فهو يمثل البضاعة المشحونة. لذلك كله حرص واضعو الاتفاقية أن يكون سند الشحن الصادر سنداً نظيفاً، أى خال من أى تحفظات تخل بقدرته على الاثبات فيما يتعلق بمقدار البضاعة وحالتها.

ولقد عالجت المادة ١٦ من اتفاقية هامبورج حجية سند الشحن فى الاثبات سواء فى العلاقة بين الناقل والشاحن أو فى مواجهة الغير.

ففى العلاقة بين الناقل والشاحن تنص المادة ٣/١٦ (أ) من الاتفاقية على أن (يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها فى سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة «مشحون»). وعليه، فإن إصدار سند الشحن يعتبر دليلاً على تسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة فيها، كما أن كتابة عبارة مشحون فى السند يكون قرينة على أن البضاعة تم شحنها على السفينة المحددة وأيضاً فى التاريخ المحدد للشحن. فسند الشحن يقيم قرينة بين الطرفين على تسلم الناقل للبضاعة أو على شحنها بالحالة التى جاءت فى السند، على أن هذه القرينة بسيطة يجوز لأى من الطرفين، الناقل أو الشاحن، دحضها واثبات عكسها.

أما عن حجية سند الشحن فى مواجهة الغير، فلقد أوضحتها المادة ٣/١٦ (ب) من الاتفاقية بقولها «لايقبل من ا لناقل اثبات مايخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما فى ذلك أى مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى السند». ومفاد ذلك أن الاتفاقية تحمى الغير حسن النية، حيث له أن يعتمد على ماورد فى سند الشحن من بيانات تتعلق

بالبضاعة، ولايجوز أبداً للناقل اثبات عكسها فى مواجهته. فسند الشحن له حجية مطلقة فى الاثبات لصالح الغير. وهذه القرينة القاطعة يستفيد منها الغير حامل السند مثل المرسل إليه ومشترى البضاعة والمؤمن عليها، وذلك كله حماية للأوضاع الظاهرة. وإذا كان الغير يستفيد بصفة مطلقة بماورد فى السند من بيانات متعلقة بالبضاعة، فإنه يجوز له أيضاً اثبات عكس ما ورد بها فى مواجهة الناقل.

كما عالجت الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من الاتفاقية الفرض الذى يخلو فيه سند الشحن من ذكر بيان ما إذا كانت أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذى لايوضح بطريقة أو بأخرى أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه، أو الذى لايبين غرامة التأخير الناشئة فى ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه.فعدم ذكر أو تحديد أجرة النقل أو غرامات التأخير يعتبر قرينة بسيطة على عدم استحقاقها على المرسل إليه وعدم التزامه بدفعها. وهذه قرينة بسيطة يجوز للناقل اثبات عكسها، ولكن لايجوز للناقل اثبات مايخالف ذلك عند انتقال سند الشحن إلى طرف ثالث أى إلى الغير حسن النية الذى يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان، ويدخل فى عداد الغير المرسل إليه.

٣- حكم التحفظات التى ترد فى سند الشحن:

ذكرنا أن الأصل هو صدور سند الشحن نظيفاً طبقاً للاتفاقية. فعلى الشاحن تقديم بيانات البضاعة إلى الناقل، ويتم تدوين هذه البيانات كما وردت أو قدمت من الشاحن. فإذا قبل الناقل وضع البيانات المتعلقة بالبضاعة كما وردت بالسند أعتبرت حجة عليه، وخصوصاً فى مواجهة الغير أو المرسل إليه، حيث لايجوز له اثبات عكس ماجاء من بيانات فى مواجهة هذا الأخير، إذ أن الناقل يظل مسئولاً فى مواجهة المرسل إليه عما جاء بالسند حتى ولو كان الشاحن قد قدم بيانات غير

صحيحة عن البضاعة إلى الناقل[1]. صحيح إن الشاحن يكون طبقاً للمادة ١/١٧ من الاتفاقية ضامناً للناقل لصحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضاعة وعلاماتها ووزنها وكمياتها، وملتزماً بتعويضه عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات، إلا أن الناقل يظل، مع هذا، مسئولا فى مواجهة الغير أو المرسل إليه حتى ولو حصل على تعويض من الشاحن بسبب عدم صحة هذه البيانات، إذ أن «حق الناقل فى ذلك التعويض لا أثر له مطلقاً على مسئوليته بمقتضى عقد النقل قبل أى شخص غير الشاحن»[2].

ولاشك أن تسليم الناقل بصحة البيانات المقدمة من الشاحن والمدونة بسند الشحن يلقى على الناقل مسئولية ضخمة، إذ أنه سيكون ملتزماً بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه طبقاً لما ورد فى سند الشحن من بيانات، حتى ولو كانت هذه البيانات غير مطابقة للحقيقة والواقع. ولهذا السبب درج الناقلون على وضع تحفظات فى السند خاصة بتجهيل وزن البضاعة ونوعها ومقدارها، حتى يضعفوا من حجية السند من هذه الزاوية.

ولقد أجازت اتفاقية هامبورج للناقل وضع تحفظات فى سند الشحن، وذلك فى أضيق نطاق، إذ حددت له الحالات التى يجوز له فيها ذلك، وهما حالتان فقط: حالة الشك فى صحة البيان المقدم من الشاحن، وحالة عدم توافر الوسائل للناقل للتحقق من هذه البيانات أو أحدها. فمن ناحية أولى، يجوز الخاصة للناقل أو نائبه أن يثبت فى سند الشحن تحفظات تتعلق بعدم مطابقة البضائع المقدمة إليه لما ورد فى السند من تفاصيل خاصة بطبيعة البضائع أو علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها، وذلك إذا وجدت لديه أسباب معقولة تدعوه لمجرد الاشتباه فى عدم تطابق البضائع المقدمة مع ماورد فى السند نفسه. ومن ناحية

(١) الماده ١/١٧ من اتفاقية هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٢/١٧ من اتفاقية هامبورج.

ثانية، يجوز للناقل وضع تحفظات إذا لم تكن لديه الوسائل الخاصة للتحقق من صحة أو دقة البيان الوارد فى سند الشحن.

وفى كل الأحوال، يتعين على الناقل بيان وجه عدم مطابقة البيان لحالة البضاعة المقدمة إليه، أو وجه الشك فى ذلك. وعليه أيضاً ذكر الأسباب التى حملته على الاشتباه فى هذا[1].

ويثور التساؤل عن أثر التحفظ الذى يتم إدراجه فى سند الشحن فى الحالتين اللتين تجيز الاتفاقية فيهما ذلك؟ يؤدى إدراج مثل هذا التحفظ فى سند الشحن إلى إضعافه وتقويض حجيته بالنسبة للبيان الذى تحفظ عليه الناقل، وبهذا ينتقل عبء اثبات صحة هذا البيان إلى المدعى الذى يطالب بانعقاد مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضاعة أو تلفها[2].

على أن الناقل أو نائبه لايمكنه وضع تحفظ فى سند الشحن بالنسبة للحالة الظاهرة للبضاعة. فلو كان للناقل اعتراضات بالنسبة للحالة الظاهرة للبضاعة كأن تكون الأوعية التى بها البضاعة ممزقة، أو صناديقها مهشمة، أو أجولتها بها سيلان، لوجب عليه إبداء ذلك صراحة فى وقته، إذ يمكنه دائماً التحقق من هذه الحالة الظاهرة. ولاتعتبر اعتراضات الناقل فى هذا الخصوص من قبيل التحفظات، بل هى من قبيل الملاحظات التى يتعين تدوينها فى سند الشحن فى حينه، فإذا لم يتم ذلك، فإن الناقل يعتبر وكأنه قد تسلم البضاعة بحالة جيدة وكما أفصح عنها الشاحن[3].

---

(١) أنظر المادة ١/١٦ من اتفاقية هامبورج.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى المشار إليه سابقاً، فى ص٤٥٠.

(٣) أنظر المادة ٢/١٦ من قواعد هامبورج، وأيضاً راجع الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص ٦٣٢.

٤- خطابات الضمان:

خطاب الضمان عبارة عن تعهد صادر من الشاحن يذكر فيه التحفظات التى كان الناقل يحرص على ذكرها فى سند الشحن، ويتعهد فيه بتعويض الناقل عما يصيبه من أضرار بسبب إصدار سند الشحن النظيف، وذلك عند ظهور عجز أو تلف فى البضاعة على خلاف ماتم ذكره فى السند.

وكما ذكرنا فى المبحث الأول من هذا الفصل، فإن الدوافع من وراء إصدار خطابات الضمان قد تكون بريئة أو خبيثة. فقد تكون الدوافع بريئة عندما لايجد الشاحن لديه الوقت الكافى أو المال لإعادة وزن البضاعة وإعادة تغليفها، فيأخذ من الناقل سند شحن نظيف فى مقابل خطاب ضمان يتم فيه تدوين ما أراده الناقل من تحفظات . وقد تكون الدوافع خبيثة يقصد بها تضليل الغير الذى يعتمد على سند الشحن النظيف، ثم يفاجئه الناقل بعدئذ بخطاب الضمان.

ولقد عالجت المادة ١٧ من اتفاقية هامبورج مسألة خطابات الضمان ومدى صحتها فى العلاقات المختلفة التى تنشأ بمناسبة تحرير وتداول سند الشحن البحرى.

فمن ناحية أولى، تنص المادة ٢/١٧ من اتفاقية هامبورج على أن كل خطاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بمقتضاه بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه فى إصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها فى سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلاً ولايترتب عليه أى أثر تجاه الغير الذى قد يكون سند الشحن قد حول إليه، بما فى ذلك المرسل إليه. وعليه، فلاتوجد أى حجية لخطاب الضمان فى مواجهة الغير حسن النيه، إذ له أن يعتمد على سند الشحن النظيف وأن يحتج به.

ومن ناحية ثانية، تنص المادة ٣/١٧ من اتفاقية هامبورج، على أنه فى العلاقة بين الناقل والشاحن، فإن خطاب الضمان يعتبر سارياً تجاه الشاحن. أى أن للخطاب

حجية بين طرفيه، فهو صحيح فى إطار العلاقة بينهما ومنتجاً ومرتباً لآثاره القانونية، مالم يكن الناقل أو نائبه يهدف من وراء الحصول على خطاب الضمان الغش نحو الغير بما فى ذلك المرسل إليه الذى قد يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن. وترتب الاتفاقية جزاء على الناقل الذى يتعمد عدم ذكر التحفظات فى سند الشحن إضراراً بالغير الذى اعتمد على سند الشحن النظيف، بحيث يمتنع على الناقل مطالبة الشاحن بالتعويض الذى قرره خطاب الضمان.

ومن ناحية ثالثة، فإن الفقرة الرابعة من المادة ١٧ من الاتفاقية تعالج حالة الغش المتعمد من جانب الناقل، ومفادها وجود نوع من التواطؤ وسوء النية المبيت بين الناقل والشاحن للإضرار بالغير الذى يتلقى سند الشحن، حيث يقوم الناقل بعدم ذكر التحفظات فى السند وحصوله فى لقاء ذلك على خطاب ضمان من الشاحن. وفى هذه الحالة يكون الناقل مسئولاً ولايحق له الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية عن الخسارة التى تصيب الغير بما فى ذلك المرسل إليه الذى قد يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن.

هـ- الوثائق الأخرى للنقل:

سند الشحن، وإن كان الوثيقة الأساسية التى تصدر بمناسبة عقد النقل البحرى، إلا أنه قد توجد وثائق أخرى تصدر أيضاً بمناسبة عملية النقل. ومثال هذه الوثائق ايصال استلام البضاعة، وأوامر التسليم. وإيصال استلام البضاعة قد يصدر من الناقل أو أحد وكلاؤه ويفيد فى بيان إقرار الناقل أو وكيله باستلام البضاعة من أجل نقلها إلى مكان محدد. أما أوامر التسليم فهى تلك التى يصدرها الناقل ويسلمها للشاحن أو لحامل سند الشحن فى مقابل استرداد سندا لشحن. وأمر التسليم يمكن حامله من استلام البضاعة.

وقد عالجت المادة ١٨ من اتفاقية هامبورج هذه الوثائق بقولها «إذا أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لاثبات استلامه البضاعة المطلوب نقلها، فإن هذه الوثيقة تعد قرينة بسيطة على إبرام عقد نقل البضائع بالبحر وعلى استلام الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة فى هذه الوثيقة».

وهذا النص يعالج بالذات حالة الايصال الذى يصدره الناقل أو وكيله لاثبات استلام البضاعة المزمع نقلها. وهذا الايصال لايمكن اعتباره سند شحن، إذ لايتضمن كل بيانات سند الشحن. وطالما أن الايصال لايعتبر سند شحن، فإنه لايرقى إلى قوته فى الاثبات، ولا إلى مرتبته فى القيام بوظائفه. فمن جهة، فإن ايصال استلام البضاعة ليس دليلاً مطلقاً، فهو لايقيم إلاقرينة بسيطة على تسلم الناقل البضاعة بالحالة الموصوفة بها. هذه القرينة يمكن اثبات عكسها سواء فى العلاقة بين الناقل والشاحن، أو بالنسبة للغير. وذلك على خلاف سند الشحن الذى تكون حجيته مطلقة بالنسبة للغير. ومن جهة أخرى، فإن سند الشحن يؤدى دوراً هاماً فى تمثيل البضاعة والدلالة على حيازتها، أما ايصال النقل فلايؤدى هذه الوظيفة، ويقتصر دوره على الاثبات، كما أوضحنا.

المطلب الثانى

مسئولية الناقل البحرى

كرست قواعد هامبورج نصوصاً عديدة لمعالجة المسائل التى تثيرها مسئولية الناقل البحرى. فلقد حددت المادة الرابعة مدة المسئولية أو الفترة التى يكون فيها الناقل مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة. كما أن المادة الخامسة أوضحت الأساس القانونى للمسئولية. وعالجت المادة السادسة حدود هذه المسئولية، أما المادة الثامنة فأوضحت الحالات التى يسقط فيها حق الناقل فى تحديد مسئوليته. وفيما يلى نعالج بايجاز المسائل المختلفة لمسئولية الناقل البحرى، كما عرضت لها قواعد هامبورج.

١ - مدة المسئولية:

تنص المادة ٢/٤ من قواعد هامبورج على أن «مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ».

وتعتبر البضائع فى عهدة الناقل اعتباراً من وقت تلقيه لها من الشاحن أو نائبه أو سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح المعمول بها فى ميناء الشحن تسليم البضائع له بغرض الشحن، وحتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ، وذلك فى الحالات التى لايتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء التفريغ تسليم البضائع له[١].

٢ - أساس مسئولية الناقل البحرى:

تقرر المادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج مسئولية الناقل البحرى عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وأيضاً عن التأخير فى تسليمها، وذلك إذا ماحصل الهلاك أو التلف أو التأخير والبضاعة فى عهدة الناقل على النحو الذى فصلته المادة الرابعة من قواعد هامبورج. ومع ذلك فيجوز للناقل التخلص من المسئولية إذا أثبت أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ماكان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته. ومعنى ذلك أن مسئولية الناقل البحرى. وفقاً لقواعد هامبورج هى مسئولية عقدية تقوم على افتراض الخطأ فى جانب الناقل ويمكن له نفيه إذا استطاع اثبات اتخاذ التدابير المعقولة . وهذه التدابير المعقولة تقاس بمعيار مادى هو ماكان ينبغى أن يقوم به الناقل المتوسط الحريص فى ظروف مشابهة.

---

(١) المادة ٢/٤ من قواعد هامبورج.

٣- أساس مسئولية الناقل فى حالة النقل على سطح السفينة:

كقاعدة عامة، فإن شحن البضائع على سطح السفينة غير مسموح به. ومع ذلك، فإن المادة التاسعة من قواعد هامبورج تجيز الشحن عل سطح السفينة فى حالات محددة هى:

وجود اتفاق مع الشاحن يقضى بذلك، أو وفقاً للعرف المتبع فى التجارة المعينة، أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية[١].

وإذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضاعة على سطح السفينة أو على جواز شحنها بهذه الكيفية، فيجب على الناقل تدوين ذلك وذكره فى سند الشحن أو فى أى وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل. فإذا أغفل الناقل تدوين هذا البيان، فإنه يتحمل عبء اثبات وجود الإتفاق على شحن البضائع على السطح. وبعبارة أخرى، فعدم ذكر وجود اتفاق يقضى بشحن البضاعة على سطح السفينة، يقيم قرينة على عدم وجود مثل هذا الاتفاق وهى قرينه بسيطة يجوز اثبات عكسها من الناقل فى مواجهة الشاحن، ولكنها قرينة قاطعة بالنسبة للغير، بما فى ذلك المرسل إليه.

وإذا قام الناقل بشحن البضاعة على سطح السفينة فى غير الحالات المأذون له فيها بهذا، وكذلك فى حالة عدم استطاعته اثبات وجود اتفاق بينه وبين الشاحن على هذا، وأيضاً فى الحالة التى لايجوز له فيها الاحتجاج على الغير حسن النية بوجود مثل هذا الاتفاق، فإنه، أى الناقل، يظل مسئولاً من هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ولايمكنه دفع مسئوليته بإثبات أنه هو ومستخدموه ووكلاؤه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر[٣]. وعليه، لايبرأ من المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبى.

(١) أنظر المادة ١/٩ من قواعد هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٢/٩ من قواعد هامبورج.

(٣) أنظر المادة ٣/٩ من قواعد هامبورج.

وإذا كان الاتفاق الصريح بين الناقل والشاحن يقضي بوجوب نقل البضاعة في عنابر السفينة، ومع ذلك قام الناقل بشحنها على السطح بالمخالفة لأحكام الاتفاق الصريح مع الشاحن، فإنه يكون مسئولاً عن الأضرار الحاصلة البضاعة، ولايفيد من تحديد المسئولية في هذه الحالة[1]، إذ أن سلوكه يكشف عن قصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراثه المصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث، وهذا القصد مفترض وجوده.

٤- المسئولية في حالة الحريق:

إذا اندلع اللهب فأدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها فإن الناقل لايكون مسئولاً إلا إذا استطاع المدعى اثبات أن سبب الحريق يرجع إلى خطأ من الناقل أو إهمال منه أو من مستخدميه أو وكلائه. فالمسئولية عن الحريق غير مفترضة، وإنما تقوم على الخطأ واجب الاثبات بواسطة المدعى[2].

٥- إعفاء الناقل من المسئولية

تنص المادة ١/٢٣ من قواعد هامبورج على أن «كل شرط يرد في عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً ولاغياً فى حدود مخالفته لها، ولايؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة فى العقد أو الوثيقة التى يشكل جزءاً منها وأى شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أى شرط مماثل، يعتبر لاغياً».

فالقاعدة التى قررتها قواعد هامبورج هى بطلان جميع الاتفاقات بين الشاحن والناقل والتى يستهدف بها الأخير إعفائه من المسئولية أو التخفيف منها خلافاً لما تقضى به الاتفاقية. فالمبدأ هو بطلان جميع الاتفاقات التى ترد فى أى وثيقة من

(١) أنظر المادة ٤/٩ من قواعد هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٤/٥ من قواعد هامبورج.

وثائق النقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة. وعليه، فإن مثل هذه الشروط إذا وردت في عقد النقل البحرى، أو فى سند الشحن أو اى وثيقة أخرى تعتبر باطلة ولاغية. ويلاحظ أن الذى يبطل فى مثل هذه الأحوال هو فقط الشرط الذى يعفى الناقل من المسئولية أو يخفف منها بالمخالفة لأحكام الاتفاقية، وبطلان هذا الشرط لايؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة فى عقد النقل البحرى أو فى سند الشحن أو أى وثيقة أخرى. فالذى يبطل هو الشرط المخالف فقط، أما الوثيقة نفسها فتظل صحيحة فى حدود ماورد بها من بيانات مطابقة لأحكام الاتفاقية. وبصفة خاصة، فإن المادة ١/٢٣ تؤكد على بطلان أى شرط يكون من مقتضاه التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل.

ويلاحظ أيضاً أن الشروط التى تبطل هى تلك الشروط الاتفاقية التى ترد فى إحدى وثائق النقل قبل وقوع الحادث الذى أدى إلى وقوع الأضرار؛ وعليه، فلايوجد مايحول من الاتفاق على تعديل أحكام مسئولية الناقل بعد وقوع الحادث الذى أدى إلى نشأة الضرر. كما لايبطل أيضاً الشرط أو الاتفاق الذى يكون الهدف منه تشديد مسئولية الناقل أو الارتفاع بالتعويض فوق الحدود القصوى المنصوص عليها فى الاتفاقية.

ومن أمثلة الشروط التى يتعين ابطالها لمخالفتها لقواعد هامبورج: الشروط التى تقرر إعفاء الناقل من المسئولية أو التخفيف منها فى غير الحالات التى تقررها اتفاقية هامبورج، والشروط التى تؤدى إلى تحديد مسئولية الناقل بأقل من الحدود المنصوص عليها فى الاتفاقية، والشروط المتعلقة بمدة تقادم دعوى المسئولية أو تعيين الجهة المختصة بالفصل فى المنازعات بين الشاحن والناقل على خلاف القواعد الواردة فى الاتفاقية، والشروط المؤدية إلى نقل عبء الاثبات والمفروض على الناقل أو التخفيف منه، وغيرها من الشروط التى تستهدف استبعاد الأحكام الآمرة فى الاتفاقية والتى ترمى أصلاً إلى حماية الشاحن.

ولقد ذكرت قواعد هامبورج بعض الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل من المسئولية. وأهم هذه الأسباب الخاصة هى حالة نقل الحيوانات الحية، وحالة الانقاذ.

فمن ناحية أولى، تنص المادة الفقرة الخامسة من المادة الخامسة من قواعد هامبورج على أنه فى حالة نقل الحيوانات الحية، يعفى الناقل من المسئولية عن هلاكها أو تلفها أو التأخير فى تسليمها، إذا كان هذا ناشئاً عن المخاطر الخاصة بذلك النوع من النقل متى أثبت أنه قد راعى التعليمات الخاصة التى أصدرها إليه الشاحن فى خصوص هذه الحيوانات. ولقد افترض هذا النص أن الضرر الذى يلحق هذه الحيوانات يرجع إلى المخاطر الخاصة. بنقلها.وعليه، يكفى الناقل لكى يرفع عن نفسه المسئولية أن يثبت تنفيذه لتعليمات الشاحن، ووجود احتمال نسبة الضرر الذى حصل إلى المخاطر الخاصة التى تلازم نقل الحيوانات الحية. فإذا تحققت عناصر هذه القرينة لم يكن الناقل مسئولاً، إلا إذا استطاع الشاحن إقامة الدليل على وقوع خطأ أو إهمال من الناقل أو من مستخدميه أو من وكلائه عند انجاز عملية النقل.

ومن ناحية ثانية، تنص الفقرة السادسة من المادة الخامسة من قواعد هامبورج على أنه «فيما عدا العوارية العامة، لايسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناجماً عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات فى البحر».

فإنقاذ الأرواح والأموال أحد أسباب الإعفاء من المسئولية على أنه يتعين على الناقل اثبات أن سبب هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها قد نشأ بسبب اتخاذه تدابير الانقاذ. وإذا كان الأمر يتعلق بإنقاذ الأرواح فلايشترط أن تكون التدابير معقولة، ولكن إذا كان الأمر يتعلق بإنقاذ الأموال فلقد اشترط النص معقولية التدابير المستخدمة لأن المفاضلة فى الحالة الأخيرة تكون بين مال يتعين إنقاذه، ومال مملوك للشاحنين.

٦- تحديد مسئولية الناقل البحرى:

وضعت المادة السادسة من اتفاقية هامبورج القواعد التى بمقتضاها يتم تحديد مسئولية الناقل البحرى.

القاعدة الأولى: وتنص عليها الفقرة الأولى (أ) من المادة السادسة من الاتفاقية، ومفادها أن مسئولية الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها تكون محدودة بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو على أساس وحدتين ونصف من الوحدات الحسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

القاعدة الثانية: يكون تحديد مسئولية الناقل البحرى فى حالة التأخير فى تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع التى حصل التأخير فى تسليمها، على ألا يتجاوز مبلغ التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بمقتضى عقد النقل البحرى للبضائع، وذلك كله طبقاً لنص الفقرة الأولى (ب) من المادة السادسة من قواعد هامبورج.

القاعدة الثالثة: ونصت وعليها الفقرة الأولى (ج) من المادة السادسة من اتفاقية هامبورج، وبمقتضاها لايجوز بأى حال من الأحوال أن يزيد مجموع مايتعين على الناقل دفعه طبقاً للقاعدتين السابقتين أكثر من الحد الأقصى الذى يتعين عليه دفعه فى حالة الهلاك الكلى للبضاعة الذى تنشأ هذه المسئولية بشأنه.

ويثور التساؤل عن كيفية احتساب الحد الأقصى للتعويض فى حالة النقل بالحاويات أو المستوعبات أو أى أدوات أخرى مماثلة؟ أجابت عن هذا التساؤل الفقرة الثانية من المادة السادسة من الاتفاقية بقولها إنه فى حالة ما إذا كانت البضاعة أو الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة فى سند الشحن قد تم تجميعها فى حاوية أو منصة ناقلة أو أداة نقل مماثلة، فإن كل طرد منها يعد وحدة شحن مستقلة. ولكن إذا لم يذكر فى سند الشحن على وجه التحديد عدد الطرود أو الوحدات الموجودة

داخل الحاوية، فإن الحاوية بأكملها تعتبر وحدة واحدة. وفى حالة هلاك الحاوية ذاتها أو تلفها، فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة وذلك إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه، أى طالما كانت مقدمة من الشاحن.

كما ثار التساؤل أيضاً عن كيفية احتساب الوحدة الحسابية؟ أحالت المادة ٣/٦ إلى المادة ٢٦ من الاتفاقية لبيان المقصود بالوحدة الحسابية. وطبقاً لهذه المادة الأخيرة فإن الوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى ويتم تحويل المبالغ المشار إليها فى المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة فى التاريخ الذى صدر فيه الحكم أو فى التاريخ الذى يتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة وتكون عضواً فى صندوق النقد الدولى، تحسب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة أو أسلوب التقييم المطبقة من جانب صندوق النقد الدولى، والتى تكون سارية فى ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. أما بالنسبة للدولة المتعاقدة والتى لاتكون عضواً فى صندوق النقد الدولى، فإن قيمة عملتها الوطنية تحسب بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة. وإذا كانت الدولة طرفاً متعاقداً فى الاتفاقية، ولكنها ليست عضواً فى صندوق النقد الدولى ولاتجيز قوانينها الوطنية حساب قيمة عملتها بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة، فإن لهذه الدولة أن تعلن فى وقت التوقيع أو فى وقت التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام أو فى أى وقت لاحق، أن الحد الأقصى للتعويض والذى يتم تطبيقه داخل حدودها الوطنية يمكن احتسابه على أساس ١٢٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٣٧,٥ وحدة نقدية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضائع. والوحدة النقدية هى مايعادل ٦٥ $\frac{1}{2}$ جرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف، ويجرى تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.

وتؤكد المادة السابعة من الاتفاقية على أن هذه الحدود القصوى للتعويض تسرى على أية دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها طالما

كانت هذه البضائع مشمولة بعقد النقل البحرى، أو عن التأخير فى تسليمها، سواء كانت الدعوى المقامة على الناقل مبنية على المسئولية العقدية، أو المسئولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

أضف إلى هذا، أنه عند إقامة الدعوى على مستخدمى الناقل البحرى أو وكلائه، فإنهم يتمتعون بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسئولية التى يتمتع الناقل بالحق فى الإستفادة منها طبقاً للاتفاقية، وذلك إذا اثبتوا أنهم تصرفوا فى نطاق وحدود وظيفتهم. وفى كل الأحوال، لايمكن أن يتعدى مجموع ما يحصل عليه الشاحن كتعويضات من الناقل وأيضاً من مستخدميه ووكلائه، الحدود القصوى المقررة لمسئولية الناقل فى الاتفاقية، وذلك طبقاً للمادة ٣/٧ منها.

٧- سقوط الحق فى تحديد المسئولية:

حق الناقل فى تحديد مسئوليته بمبالغ قصوى أمر ليس «طلقاً»، ذلك أنه يحرم من الحق فى الاستفادة من المسئولية المحدودة المقررة فى الاتفاقية فى حالات معينة نصت عليها المادة الثامنة من الاتفاقية، إذ تقول «لايحق للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المادة ٦، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير». ومفاد هذا النص أن الناقل يفقد ميزة تحديد المسئولية بحدود قصوى للتعويض عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة أو عن التأخير فى تسليمها وذلك إبان ارتكابه لسلوك مشين كالغش أو الخطأ الإرادى، أى إذا صدر منه الفعل بقصد أحداث الضرر بالبضاعة، أو إذا تسبب امتناعه عن اتيان فعل معين فى حصول الضرر، أو إذا كان سلوكه مشوباً بعدم اكتراث وبإدراك أن ضرراً مايمكن أن يحدث. وحتى يفقد الناقل ميزة تحديد المسئولية يتعين أن يكون هذا السلوك الشائن هو السبب المؤدى إلى الحاق الضرر بالبضاعة.

كما تقضى الفقرة الثانية من المادة الثامنة من الاتفاقية بأنه إذا صدر السلوك الشائن من أحد مستخدمى الناقل أو أحد وكلائه، فلايجوز لأيهما التمسك بتحديد المسئولية طالما أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد التسبب فى هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير. وعليه، فإن تابعى الناقل أو وكلائه يسألون عن أخطائهم الشخصية مسئولية مطلقة وغير محدودة إذا مااقترن سلوكهم بالغش أو بالخطأ الإرادى.

ولقد ثار التساؤل عن ما إذا كان الناقل يفقد ميزة تحديد المسئولية إذا كان السلوك الشائن أى الغش أو الخطأ الإرادى لم يصدر عنه شخصياً، ولكنه كان صادراً عن أحد تابعيه أو أحد وكلائه؟ ذهب رأى أول إلى «أنه لايجوز للناقل البحرى التمسك بتحديد مسئوليته إذا ما ارتكب الخطأ الإرادى نائبه أو أحد تابعيه لأنه مسئول عن أخطاء نائبه بوصفه أصيلاً كما يكون مسئولاً عن أخطاء تابعيه بوصفه متبوعاً. ولايستقيم القول بأن المسئولية تكون غير محدودة فى حالة الرجوع على النائب أو التابع فى حين تبقى المسئولية محدودة فى حالة الرجوع على الناقل البحرى»[(١)]. أما الرأى الثانى فيذهب إلى «أن المعاهدة لاتعتد إلا بالغش أو الخطأ غير المغتفر الذى يصدر عن الناقل شخصياً دون الغش أو الخطأ غير المغتفر الذى يصدر من تابعيه. ويؤدى ذلك غالباً إلى تمتع الناقل بتحديد المسئولية، لأن الناقل يكون متخذاً صورة شركة من شركات الأموال التى تنفذ عقودها بواسطة تابعين»[(٢)]. ونرى أن الرأى الثانى هو الرأى الذى يتفق مع منطق اتفاقية هامبورج، كما سنوضح بالتفصيل فى المطلب التالى عند مقارنة قواعد مسئولية الناقل البحرى فى قانون التجارة البحرية المصرى مع قواعد هامبورج وإن كنا لانقر هذه النتيجة

---

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى، (النقل البحرى للبضائع) ١٩٩٣، فى ص ١٥٩.

(٢) أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص٤٦٤.

التى جاءت بها الاتفاقية والتى تلافها المشرع المصرى فى قانون التجارة البحرية.

كما يفقد الناقل ميزة تحديد المسئولية إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة دون أن يكون الاتفاق على جوازه مدوناً فى سند الشحن أو لم يكن هناك عرف أو لائحة يقضى بذلك. ففى هذه الحالة يجوز للشاحن مطالبة الناقل بالتعويض الكامل عن الأضرار دون التقيد بالحدود القصوى التى نصت عليها الاتفاقية، وذلك كله بشرط اثبات أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها كان فقط بسبب النقل على السطح، وكان هذا ناشئاً عن غش أو خطأ إرادى من جانب الناقل طبقاً للمادة الثامنة من الاتفاقية. أما إذا أخفق الشاحن فى اثبات ذلك، فتنطبق أحكام المادة السادسة من الاتفاقية والخاصة بتحديد مسئولية الناقل بمبالغ قصوى. أما إذا قام الناقل بشحن البضاعة بالمخالفة لاتفاق صريح مع الشاحن كان يقضى بشحنها فى عنابر السفينة، فإنه، أى الناقل، يفقد ميزة تحديد المسئولية دون أن يمكنه التخلص من ذلك، إذ أن مابدر منه فى هذه الحالة يعتبر تقصيراً من قبيل الغش أو الخطأ الإرادى ولايتاح له اثبات عكس ذلك مطلقاً، وتنطبق عليه أحكام المادة الثامنة من الاتفاقية.

وهناك حالات أخرى يفقد فيها الناقل ميزة تحديد المسئولية. ولقد سبق لنا الكلام عنها بصدد معالجتنا لأحكام سند الشحن طبقاً للاتفاقية، ومع هذا نعيد ذكرها للايضاح والتحديد. فمن ناحية أولى، تنص المادة ٤/١٧ من الاتفاقية بأن ليس للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة أو عن التأخير فى التسليم إذا أغفل ذكر التحفظات التى كان يتعين عليه تدوينها فى سند الشحن فى مقابل حصوله على خطاب ضمان من الشاحن، وذلك بتعمده الغش للإضرار بطرف ثالث، بما فى ذلك أى مرسل إليه يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن. ومن ناحية ثانية، إذا أغفل الناقل تضمين سند الشحن أو أى وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى بيان أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، فإن مسئوليته تكون غير محدودة. ذلك أن الهدف

من تضمين سند الشحن هذا البيان هو تنبيه الشاحن بأى شرط مخالف للاتفاقية ويكون ضاراً بمصلحته[1]. ومن ناحية ثالثة، يلتزم الناقل بدفع تعويض كامل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق البضاعة وكذلك عن التأخير فى التسليم إذا كان الضرر اللاحق بصاحب الحق فى البضائع كان بسبب وكنتيجة لإدراج الناقل شرطاً فى سند الشحن باطلاً طبقاً للمادة ١/٢٣ من الاتفاقية. ومثال ذلك تضمين سند الشحن شروط إعفاء من المسئولية غير تلك التى تسمح بها الاتفاقية، ويكون الضرر الحاصل للبضاعة نتيجة لهذا الشرط، فالمسئولية تكون غير محدودة بالنسبة للناقل بحيث يلتزم بتعويض كامل، وأيضاً دفع تعويض عن المصاريف التى تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه[2].

٨- مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى، والمسئولية عن النقل المتابع:

الناقل المتعاقد هو الذى يبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن. أما الناقل الفعلى فهو الذى يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل جميعها أو جزء منها، سواء استند فى ذلك إلى شرط فى عقد النقل البحرى أم لا.

وتقضى المادة العاشرة فى فقرتها الأولى بأنه عندما يتم اسناد تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلى، سواء كان ذلك بمقتضى نص صريح فى عقد النقل من عدمه، فإن الناقل المتعاقد يظل مع ذلك مسئولاً عن النقل بأكمله طبقاً لأحكام الاتفاقية. وعليه، يسأل الناقل المتعاقد قبل الشاحن عن جميع الأضرار التى تحدث خلال فترة تنفيذ الناقل الفعلى أو مستخدميه أو وكلائه، فى حدود وظائفهم، عن أى فعل أو تقصير من جانبهم.

كما تنطبق جميع الأحكام المنظمة للمسئولية طبقاً للاتفاقية على الناقل الفعلى فى أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من عملية النقل. كما تسرى عليه أحكام

---

(١) أنظر المادة ٢٣ فقرة ٣ وفقرة ٤، من اتفاقية هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٤/٢٣ من اتفاقية هامبورج.

الفقرتين ٢،٣ من المادة السابعة من قواعد هامبورج والتى تقضى باستفادة مستخدمى الناقل ووكلائه من الدفوع وتحديد المسئولية التى يتمتع بها الناقل. كما ينطبق عليه أيضاً أحكام الفقرة الثانية من المادة الثامنة من قواعد هامبورج والخاصة بفقدان ميزة تحديد المسئولية فى حالتى الغش والخطأ الإرادى[١].

والاتفاق الخاص أو الشرط الذى يضعه الناقل المتعاقد فى سند الشحن ويكون من أثره ترتيب التزامات على الناقل لاتفرضها الاتفاقية أو يتضمن تنازل عن حق من الحقوق التى تقررها، لايؤثر فى شئ على الناقل الفعلى إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء وافق الناقل الفعلى على هذا الاتفاق الخاص أم لم يوافق عليه، فإن هذا لايطعن ولايؤثر على بقاء الناقل المتعاقد ملتزماً بالالتزامات أو بالتنازلات الناشئة عن ذلك الاتفاق الخاص[٢].

وإذا نشأت الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء تنفيذ الناقل الفعلى لمرحلة النقل المكلف بها، فإنه يكون مسئولاً عنها بالتضامن مع الناقل المتعاقد[٣]. وفى كل الأحوال، لاينبغى أن يزيد مجموع المبالغ التى يحصل عليها المضرور من كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى ومستخدميهما ووكلائهما على الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها فى الاتفاقية، سواء رجع المضرور على أحدهما أو على كليهما[٤]. على أنه لايوجد فى أحكام هذه الاتفاقية مايخل بحق أى من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى فى الرجوع على الآخر[٥]، وبعبارة أخرى، يجوز لأى من الناقل الفعلى أو الناقل المتعاقد الرجوع على الآخر بنصيبه فى التعويضات المدفوعة للمضرور.

---

(١) أنظر المادة ١/١٠ من قواعد هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٣/١٠ من قواعد هامبورج.

(٣) أنظر المادة ٤/١٠ من قواعد هامبورج.

(٤) أنظر المادة ٥/١٠ من قواعد هامبورج.

(٥) أنظر المادة ٦/١٠ من قواعد هامبورج.

وتقضى الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة من الاتفاقية على أنه إذا تضمن عقد النقل البحرى نصاً صريحاً يقضى بقيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء من النقل المشمول بالعقد المذكور، فإنه يجوز النص فى هذا العقد أيضاً على عدم مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة أو عن التأخير فى التسليم الذى ينتج عن حادث يقع فى فترة وجود البضائع فى عهدة الناقل الفعلى وفى أثناء حصول هذا الجزء من النقل[١]. وعليه، فإذا كان الأصل هو مسئولية الناقل الأول عن الأضرار الحاصلة للبضاعة والتى تنشأ خلال مراحل النقل المتعاقبة، إلا أن الاتفاقية أجازت، مع ذلك، للناقل الأول الخروج على هذا الأصل باتفاق صريح يفضى إلى عدم مسئوليته عن الأضرار الحاصلة للبضاعة والناجمة عن حادث وقع فى مرحلة لاحقة من مراحل النقل لم يتولها هو بنفسه. كما أن الناقل يتحمل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن هذا الحادث[٢].

ومع ذلك، فإن الاتفاقية تعود وتجرد الاتفاق أو الشرط الصريح، الذى يضعه الناقل والقاضى بعدم مسئوليته عن مرحلة النقل اللاحقة، من أى أثر إذا كان يترتب على ذلك عدم جواز إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلى أمام إحدى المحاكم المختصة طبقاً لماتقضى به الفقرتان الأولى والثانية من المادة ٢١ من الاتفاقية[٣]. ولعل الهدف من ذلك هو تمكين المضرور من الحصول على التعويض وتغطية الأضرار الحاصلة، بحيث لايعدم كل السبل.

وأخيراً، فإن الفقرة الثانية من المادة الحادية عشرة من الاتفاقية تقرر مسئولية الناقل الفعلى عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى ينتج عن أى حادث يقع أثناء تواجد البضاعة فى عهدته وفقاً للأحكام المنظمة للمسئولية الواردة فى الفقرة ٢ من المادة ١٠ من الاتفاقية[٤].

---

(١) أنظر المادة ١/١١ من قواعد هامبورج.

(٢) المادة ١/١١ من قواعد هامبورج.

(٣) أنظر المادة ١/١١ من قواعد هامبورج.

(٤) أنظر المادة ٢/١١ من قواعد هامبورج.

المطلب الثالث

المطالبات والدعاوى الناشئة

عن عقد النقل البحرى

أولا: واجب الاخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير:

يملى القانون على من له الحق فى تسلم البضاعة إخطار الناقل عن الهلاك أو التلف الذى أصاب البضاعة أو عن التأخير فى تسليمها. ولعل الحكمة من وراء عمل الاخطار هو اثبات الحالة التى عليها البضاعة فى مواجهة الناقل تمهيداً لرفع الدعوى عليه، أو لتمكينه من مواجهة الموقف إذا كان لديه مثلاً أسباب تعفيه من المسئولية، أو لإعطائه الفرصة لمحاولة التوصل إلى حل ومصالحة مع الشاحن بتعويضه، أو لتقديم المنازعة إلى محكمين يتفق عليهم الأطراف. وفيما يلى سوف نبين أهم أحكام الإخطارات كما وردت فى اتفاقية هامبورج.

١- الاخطار عن الهلاك أو التلف:

والفقرة الأولى من المادة ١٩ من الاتفاقية تعالج حالة الهلاك أو التلف الظاهر. وفى هذه الحالة إذا لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد ماهيته وطبيعته العامة، وذلك فى ميعاد لايتجاوز يوم العمل الذى يلى مباشرة تسليم البضائع إلى المرسل إليه، فإن هذا التسليم يعتبر قرينة بسيطة أو (ظاهرة) على أن الناقل قد سلم البضاعة كما حددتها بيانات سند الشحن أو وثيقة النقل، أو أنها قد سلمت بحالة جيدة عند غياب سند الشحن أو وثيقة النقل. ومن أمثلة الإخطارات المقبولة إرسال البرقيات والتلكس والفاكس، أو حتى خطاب أو ورقة من أوراق المحضرين أو التأشير فى سند الشحن أو فى ايصال استلام البضائع.

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، فيتيعن توجيه إخطار كتابى إلى الناقل

---

(١) أنظر المادة ٢/١١ من قواعد هامبورج

أو نائبه فى خلال خمسة عشرة يوما متصلة. وهذه المدة تبدأ من اليوم التالى لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وفى حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر تسرى بنفس القدر أحكام الفقرة الأولى من المادة ١٩ من الاتفاقية؛ وعليه، إذا لم يتم إرسال الاخطار فى خلال الخمسة عشر يوماً قامت قرينة على أنه قد تم تسليم البضاعة طبقاً للبيانات الواردة فى سند الشحن.

على أن الإخطار الكتابى المنصوص عليه فى الفقرتين الأولى والثانية من المادة ١٩ من الاتفاقية يصبح غير لازم إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة بين الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وذلك فى الوقت الذى تم فيه تسليمها إلى المرسل إليه[١]. ويجب اثبات حالة البضائع والهلاك والتلف الذى اعتراها فى الوقت الذى تتم فيه المعاينة. ولما كانت المعاينة تتم فى حضور الناقل أو نائبه، فيتحقق بذلك علمه بما اعترى البضاعة من هلاك أو تلف، تنتفى معه بعدئذ الحاجة إلى الاخطار الكتابى.

وإذا وجد هلاك أو تلف فعلى اعترى البضاعة، أو كان هناك احتمال لوجود هذا التلف، فإنه يجب على كل من الناقل والمرسل إليه التعاون بأن يقدم كل منهما إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضاعة وجردها[٢].

٢- الإخطار فى حالة التأخير فى التسليم:

تقضى الفقرة الخامسة من المادة ١٩ من الاتفاقية بعدم استحقاق التعويض عن أية خسارة نشأت عن التأخير فى التسليم إلا إذا تم اخطار كتابى إلى الناقل فى خلال ستين يوم متصلة يبدأ سريانها فى اليوم التالى لليوم الذى تم فيه تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وأثر عدم القيام بالإخطار الكتابى فى حالة التأخير عن التسليم يختلف عن أثره عند عدم القيام به فى حالة الهلاك أو التلف الذى يعترى

---

(١) أنظر المادة ٣/١٩ من قواعد هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٤/١٩ من قواعد هامبورج.

البضاعة. فعدم قيام المرسل إليه بالاخطار الكتابى فى الحالة الأخيرة يقيم مجرد قرينة بسيطة على تسلم البضاعة بحالتها المذكورة فى سند الشحن. أما فى حالة التأخير، فإن عدم توجيه الاخطار الكتابى فى الميعاد يؤدى إلى سقوط حق المرسل إليه فى مطالبة الناقل بالتعويض، وبحيث لايمكن مساءلة الناقل بعدئذ.

وفى كل الأحوال، إذا قام الناقل الفعلى بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، فإن أى اخطار كتابى يوجه إلى الناقل الفعلى يكون له نفس الأثر كما لو كان تم توجيهه إلى الناقل، كما يكون لأى اخطار كتابى يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلى[١].

ثانياً ـ الاختصاص فى دعوى المسئولية:

حددت المادة ٢١ من اتفاقية هامبورج المحكمة المختصة بدعوى المسئولية على الناقل البحرى، وجعلت للمدعى فرصة الاختيار بين عدة محاكم. وعليه، فالفقرة الأولى من المادة المذكورة تنص على أنه فى المنازعات المتعلقة بنقل البضائع الخاضع للاتفاقية يكون للمدعى، وبحسب اختياره، إقامة الدعوى أمام محكمة مختصة وفقاً لقانون الدولة التى تقع فيها المحكمة والتى يقع فى دائرتها أحد الأماكن الآتية:

أ- المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسى، فالمحل الاعتيادى لإقامته، أو

ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها، أو.

جـ- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو

د- أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى.

---

(١) أنظر المادة ٨/١٩ من قواعد هامبورج.

كما أجازت الفقرة الثانية من المادة ٢١ من الاتفاقية إقامة الدعوى أمام المحكمة التى تم فى دائرتها توقيع الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك؛ وبعبارة أخرى، فإن الاتفاقية لاتقصر الاختصاص على المحكمة التى يقع فى دائرتها السفينة التى تم عليها نقل البضاعة أو التى استخدمت فى تنفيذ عقد النقل البحرى، وإنما تتوسع فى الاختصاص بحيث يمكن رفع الدعوى أمام أى محكمة أخرى يكون قد تم الحجز فى دائرتها على إحدى السفن الأخرى المملوكة لنفس الناقل، وذلك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة التى تقع فيها المحكمة وقواعد القانون الدولى. وعلى أية حال، يتعين أن تكون المحكمة واقعة فى مكان أو فى ميناء تابع لإحدى الدول المتعاقدة. ومع ذلك إذا أقام المدعى دعواه أمام هذه المحكمة، جاز للمدعى عليه أن يطلب نقل الدعوى أمام إحدى المحاكم المختصة الأخرى التى ذكرتها الفقرة ١ من المادة ٢١، طبقاً لما يختاره، لكى تقوم بالفصل فى الدعوى، وفى هذه الحالة يتعين على المدعى عليه أن يقدم كفالة أو ضمان كاف، وذلك منعاً من تحايله إضراراً بالمدعى أو تفويتاً عليه فى للحصول على التعويض. وتقوم محكمة ميناء أو مكان الحجز بالفصل فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها[1].

وتحظر الفقرة الثالثة من المادة ٢١ من الاتفاقية إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل البضائع الخاضع للاتفاقية فى غير الأماكن السابقة والتى تناولتها الفقرتين الأولى والثانية من نفس المادة. ويقع الاتفاق على مخالفة هذه القاعدة باطلاً، كما سنرى، تطبيقاً لحكم المادة ٢٣ من الاتفاقية. لكن هذا الحظر مقصور فقط على الفصل فى موضوع الدعوى. فالحظر المفروض لايمنع محالكم الدول المتعاقدة، ولو لم تكن مختصة بنظر دعوى المسئولية، من النظر فى اتخاذ التدابير الوقتية أو الوقائية[2].

---

(١) أنظر المادة ٢/٢١ (ب) من الاتفاقية.

(٢) أنظر المادة ٣/٢١ من اتفاقية هامبورج.

وتلافياً لتضارب الأحكام، فإن الفقرة الرابعة من المادة ٢١ تمنع تعدد الدعاوى المرفوعة بشأن نفس النزاع وبين نفس الأطراف، بحيث إذا تم إقامة الدعوى أمام إحدى المحاكم المختصة طبقاً للاتفاقية، أو صدر حكم عن إحدى هذه المحاكم، فلايجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين عن ذات الموضوع محل النزاع واستناداً إلى ذات الأسباب، ولكن استثناء من ذلك يجوز رفع نفس الدعوى أمام محكمة مختصة أخرى في دولة أخرى إذا كان حكم المحكمة التى أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ فى البلد الذى تتخذ فيه الإجراءات الجديدة[١]، ومثال ذلك أن يحاول المضرور التنفيذ على أموال الناقل فى بلد ما، ولكنه يواجه بعدم جواز تنفيذ الحكم الذى صدر لمصلحته فى هذا البلد، فيضطر والحالة هذه إلى رفع دعوى جديدة أمام المحاكم المختصة فى هذا البلد. ومع ذلك، فلاتعتبر دعوى جديدة فى حكم هذا النص التدابير أو الإجراءات التى يفرضها قانون دوله التنفيذ مثل طلب الصيغة التنفيذية، حتى ولو كان داخلاً ضمن هذه التدابير إقامة دعوى للحصول على التنفيذ[٢]. كما أن نقل الدعوى أو إحالتها إلى محكمة أخرى تقع فى نفس البلد أو إلى محكمة فى بلد آخر وفقاً للفقرة ٢ (أ) من المادة ١٩ لايعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة[٣].

وتقضى المادة ١/٢٣ من الاتفاقية ببطلان كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكامها. وتطبيقاً لذلك إذا اتفق كل من الشاحن والناقل على رفع الدعاوى أو إقامة المطالبات بينهما فى جهات اختصاص غير تلك التى وردت فى الاتفاقية، فإن مثل هذا الاتفاق يكون باطلاً ولاغياً لمظنة تأثير الطرف القوى فى العقد على الطرف الضعيف فيه. غير أن الاتفاق الذى يبطل فى هذا الخصوص هو ذلك الذى يتم قبل قيام النزاع، أما إذا حصل الاتفاق على ذلك بعد نشأة النزاع أو بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى[٤]، فإنه

---

(١) أنظر المادة ٤/١٩ (أ) من اتفاقية هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٤/١٩ (ب) من اتفاقية هامبورج.

(٣) أنظر المادة ٤/١٩ (ج) من اتفاقية هامبورج.

(٤) أنظر المادة ٥/٢١ من اتفاقية هامبورج.

يكون صحيحاً ونافذاً لغياب احتمال الاجحاف بالطرف الضعيف فى العقد أو التأثير عليه؛ ومن ثمَّ، يكون صحيحاً الاتفاق الذى يتم بين الشاحن والناقل بعد نشأة النزاع ويكون مقتضاه رفع الدعوى فى أحد الاماكن غير تلك التى نصت عليها المادة ١/١٩ و ٢/١٩.

ثالثاً – التحكيم:

التحكيم هو وسيلة اتفاقية ملزمة لفض المنازعات بين الأطراف. ولما كان الناقل هو الطرف الأقوى فى عقد النقل البحرى، فإنه قد يخشى من تأثيره على الشاحن بفرض شروط معينة عند اللجوء إلى التحكيم لفض المنازعات، مماقد يؤدى إلى تفويت أهداف الاتفاقية فى الحفاظ على حقوق الشاحنين، وإقامة نوع من التوازن في العلاقة بين الشاحن والناقل،ولهذا وضعت الاتفاقية ضوابط معينة عندما يقرر الأطراف اللجوء إلى طريق التحكيم لتسوية الخلافات الناشئة عن عقد النقل البحرى.

فمن ناحية أولى، حرصت المادة ١/٢١ من الاتفاقية على النص على وجوب أن يكون اتفاق الأطراف على الإحالة إلى التحكيم ثابتاً بالكتابة. ولعل أحد أهداف استلزام الكتابة هو تمكين القضاء من مراقبة صحة هذا الاتفاق واتفاقه مع قواعد الاتفاقية فى هذا الخصوص.

ومن ناحية ثانية، فإن المادة ٢/٢١ من الاتفاقية تقضى بأنه إذا تضمنت مشارطة الايجار نصاً أو شرطاً يفيد بإحالة المنازعات الناشئة عنها إلى التحكيم، وصدر سند شحن استناداً إلى مشارطة الايجار دون أن يذكر فيه ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص أو الشرط ملزماً لحامل سند الشحن، فلايجوز للناقل الاحتجاج به (أى بهذا الشرط) فى مواجهة حامل السند حسن النية. وعليه، فالاتفاقية تؤكد مرة أخرى على الارتباط بالاحتجاج بالاتفاق على التحكيم وبين الاحتجاج بالبيانات الواردة فى سند الشحن بصفة عامة. فإذا لم يذكر فى سند الشحن أن

الحامل حسن النية يكون ملزماً بالاتفاق على الإحالة على التحكيم، فإن الالتزام به يكون قاصراً على حدود العلاقة بين المؤجر والمستأجر فى المشارطة.

ومن ناحية ثالثة، نصت الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من الاتفاقية على الأماكن التى يجوز اتخاذ إجراء التحكيم فيها، بحسب اختيار المدعى وهى:

أ- مكان فى دولة يقع فى أراضيها:

١- المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل الاعتيادى لإقامة المدعى عليه، أو

٢- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو فرع أو وكالة إبرم عن طريق أى منها، أو

٣- ميناء الشحن،

أو

٤- ميناء التفريغ،

أو

ب- أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

و يتعين على المحكم أو هيئة التحكيم تطبيق أحكام هذه الاتفاقية والالتزام بنصوصها[1]. فاتفاق الأطراف على الإحالة للتحكيم لايطلق إيديهم فى اختيار القانون الواجب بحيث يخرجون علاقتهم عن نطاق الأحكام التى تلزم بها الاتفاقية. فالنزاع ، حتى عند إحالته للتحكيم، يتم الفصل فيه وفقاً لقواعد الاتفاقية طالما كان الاتفاق على التحكيم كان قد تم قبل نشأة النزاع. وبصفة خاصة، فإن الفقرة الخامسة من المادة ٢٢ من الاتفاقية تعتبر الأماكن التى نصت عليها فى الفقرة الثالثة منها والتى لايجوز اختيار واحد غيرها، وكذلك الفقرة الرابعة من نفس المادة والتى تلزم هيئة التحكيم بالحكم فى النزاع وفقاً للقواعد التى قررتها الاتفاقية

(١) أنظر نص المادة ٤/٢٢ من اتفاقية هامبورج.

جزءاً لايتجزأ من كل شرط أو اتفاق على إجراء التحكيم. فيكون باطلاً ولاغياً أى شرط يدرج فى اتفاق التحكيم إذا خالف حكم الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة ٢٢ من الاتفاقية[١].

ولكن بعد نشوء النزاع يسترد الأطراف الحرية الكاملة فى الاتفاق على أى قواعد يتم اختيارها لحسم النزاع بينهما عن طريق هيئة التحكيم، حتى ولو كانت تلك القواعد التى تم اختيارها تتعارض مع أحكام الاتفاقية، إذ أن مظنة تأثير الطرف القوى فى العقد على الطرف الضعيف فيه تتلاشى بعد قيام النزاع.

رابعاً - تقادم الدعاوى:

تنص المادة ١/٢٠ من اتفاقية هامبورج على أن «تسقط بالتقادم أيه دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ اجراءات التقاضى خلال مدة سنتين».

ويستفاد من هذا النص أن تخضع للتقادم أية دعوى متعلقة بنقل البضائع بحراً كدعوى المسئولية المرفوعة على الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضاعة أو عن التأخير فى التسليم، وغيرها.

ومدة التقادم هى سنتان إذا لم تتخذ خلالهما اجراءات التقاضى أو التحكيم. ويبدأ احتساب هذه المدة من اليوم الذى يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع كلها أو جزء منها[٢]. وعليه، لاتسرى هذه المدة لمجرد قيام المرسل إليه بفحص البضاعة أو الكشف عنها وعما يعتريها من عيوب دون تسلمها كلياً أوجزئياً[٣]. أما فى حالة عدم تسليم البضائع، كهلاكها مثلاً هلاكاً كلياً، فإن المدة تبدأ من آخر يوم كان

(١) أنظر فى ذلك المادة ٦/٢٢ من اتفاقية هامبورج.

(١) أنظر المادة ٢/٢٠ من اتفاقية هامبورج.

(٢) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى، المشار إليه سابقاً، فى ص٢٠١.

(٣) أنظر المادة ٢/٢٠ من اتفاقية هامبورج.

ينبغى أن يقوم الناقل بتسليمها الى المرسل اليه[1]. وفى كل الأحوال، لايدخل اليوم الذى تبدأ منه مدة التقادم فى حسابها، أى لايتم احتسابه من مدة السنتين.

ويجوز تجديد مدة التقادم أثناء سريانها وذلك إذا قام المدعى عليه بإصدار إعلان كتابى يتم توجيهه إلى المدعى طالب التعويض، ويجوز تكرار تمديد المدة بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة[2]. فالجائز وفقاً لقواعد هامبورج هو إطالة مدة التقادم، لأن ذلك لايضر المضرور، بل على العكس فهو فى صالحه. أما تقصير المدة اتفاقاً فهو باطل لمخالفته للأحكام التى وردت فى المادة ٢٣ من الاتفاقية نفسها.

وأخيراً، فإن الفقرة الخامسة من المادة ٢٠ من الاتفاقية تعالج دعوى الرجوع، أى الدعوى التى يرجع بها المسئول الذى دفع التعويض للشاحن أو للمرسل إليه على مدينه، ومثال ذلك دعوى الرجوع التى يقيمها الناقل المتعاقد على الناقل الفعلى لاسترداد مادفعه من تعويض، وذلك حال هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها فى الجزء الخاص بمرحلة الناقل الفعلى وهىَ فى حراسته. وهذه الدعوى يمكن إقامتها حتى بعد مرور مدة التقادم المنصوص عليها فى الاتفاقية، أى حتى بعد عامين طالما تم رفع الدعوى فى حدود المهلة المسموح بها فى قانون الدولة التى تتخذ فيها الإجراءات، أى إذا كان قانون الدولة التى رفعت فيها دعوى الرجوع يقرر مدة أطول لتقادمها، وبشرط ألا تقل هذه المدة عن تسعين يوماً من التاريخ الذى قام فيه الشخص الذى يقيم دعوى الرجوع المذكورة بتسوية المطالبة أو من اليوم الذى أعلن فيه بصحيفة الدعوى.

---

(١) أنظر المادة ٢/٢٠ من اتفاقية هامبورج.

(٢) أنظر المادة ٤/٢٠ من اتفاقية هامبورج.

المبحث الثالث

مقارنة بين أحكام عقد النقل البحرى للبضائع في قانون التجارة البحرية المصرى، وقواعد هامبورج

تمهيـــد:

اتسم قانون التجارة البحرية، فى شقه الخاص بنقل البضائع، سواء فى روحه العامة أو نصوصه الموضوعية والإجرائية، بانحيازه الى صف الشاحنين. وجاءت معظم نصوص هذا القانون مستوحاة من قواعد هامبورج، بحيث أضحت حماية الشاحنين هى القاسم المشترك بينهما.

وهناك مظاهر عديدة لحماية الشاحنين نكاد نلمح من خلالها مدى تطابق كل من قواعد القانون البحرى المصرى وقواعد هامبورج فى هذا الخصوص. من ذلك مثلا إلغاء الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية فى حالتى الهلاك والتلف عند تخلف الشاحن، أو صاحب الحق فى تسلم البضاعة، عن القيام بإخطار الناقل فى المواعيد المحددة. ومن ذلك أيضا النص على عدم استفادة الناقل من أحكام المسئولية المحدودة عند ارتكابه أو ارتكاب تابعيه للخطأ الارادى. وأيضا الحماية الاجرائية للشاحنين عند رفع الدعاوى على الناقل بإبطال أى اتفاق سابق على نشأة المنازعة يحرمهم من حق اختيار المحكمة التى يجوز إقامة الدعوى أمامها.

وعلى الرغم من التأثر الواضح من جانب مشرعنا بقواعد هامبورج، إلا أنه، وهو يأخذ عنها، قد رأى فى بعض المواضع ضرورة إضفاء حماية أوسع من تلك التى قررتها الاتفاقية الدولية. ومن ثم برزت بعض مظاهر لتفوق القانون البحرى المصرى على قواعد هامبورج سواء فى مجال الحماية الموضوعية أو الإجرائية للشاحنين. وسوف نتناول مظاهر هذا التفوق بالتحليل، على أننا نود أن نؤكد مرة أخرى أننا لانعقد مقارنة شاملة بين القانون البحرى الجديد وقواعد هامبورج، وإنما نبرز أوجه الاختلاف بينهما فى بعض النقاط الأساسية التى تؤكد هذا التفوق فى جانب القانون المصرى.

أولاً: أساس مسئولية الناقل البحرى للبضائع:

تقيم اتفاقية هامبورج مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن التأخير فى وصولها على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض[1]. وفى ذلك تنص المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج على أن «١ – يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير فى التسليم، إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهدته على الوجه المبين فى المادة ٤، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ماكان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته»[2].

ومعنى ذلك أن الناقل البحرى وفقا لقواعد هامبورج يعتبر مسئولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير عندما يخفق فى تقديم الدليل على أنه هو أو تابعوه أو وكلاؤه قد قاموا بكل الإجراءات والتدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث والأضرار الناجمة

---

(١) أنظر فى موضوع مسئولية الناقل البحرى وفقا لاتفاقية هامبورج:
René Rodiére, La responsbilité du trnsporteur maritime suivant les Régles de Hambourg 1978, Droit Maritime Françis, no. 356 (Anne 30) 1980, PP 451-464.

وبصفة خاصة فى ص ٤٥٧ – ٤٥٨.

وأنظر كذلك فى أساس مسئولية الناقل فى مشروع الاتفاقية،
P.Latron, Va-t-on Vers une responsabilié nouvelle du transpoteur maritime de marchandises? Droit Maritime Français, no 237 (Anne 28) 1976, PP 131-141.

وبصفة خاصة فى ص ١٣٥.

وفى الفقه المصرى، أنظر الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المرجع المشار اليه سابقا، فى ص٣٥-٣٦.

(٢) أنظر المادة الخامسة، اتفاقية هامبورج، الجريدة الرسمية، العدد ٢٥، المشار اليه سابقا فى ص ١٣١٩.

عنه[١]. ومن ثم يفترض الخطأ فى جانب الناقل عند حصول الأضرار بالبضاعة وهى فى حراسته. ومع هذا خولت الاتفاقية للناقل التخلص من المسئولية بنفى قرينة الخطأ إذا أقام الدليل على اتخاذ الإجراءات المعقولة فى مواجهة الأسباب التى أدت الى حدوث الأضرار. أما إذا فشل الناقل فى إقامة هذا الدليل انعقدت مسئوليته[٢].

ولاشك أن اتفاقية هامبورج قد حققت تقدما ملموسا على معاهدة بروكسل فى هذه النقطة[٣]، ذلك أن معاهدة بروكسل كانت تنص على حالات عديدة لإعفاء الناقل من المسئولية، هذه الحالات كانت تؤدى فى مناسبات كثيرة الى تخلص الناقل من المسئولية[٤]. أما اتفاقية هامبورج، فلقد ألغت بصفة خاصة أوجه الإعفاء المتعلقة بالخطأ فى الملاحة وكذلك الخطأ فى إدارة السفينة، وأقامت المسئولية على فكرة الخطأ المفترض[٥].

والحقيقة أنه ولو أن قواعد هامبورج كانت تقصد تشديد أساس مسئولية الناقل البحرى لصالح الشاحنين وإفتراض الخطأ فى جانبه وإلغاء أحوال الإعفاء العديدة من المسئولية التى كانت موجودة فى معاهدة سندات الشحن، إلا أن المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج قد أتاحت للناقل أسلوبا عاما مرنا يمكن بمقتضاه التخلص من المسئولية؛ ألاوهو اتخاذه هو أو تابعوه التدابير المعقولة لتفادى الحادث ونتائجه. هذا الأسلوب فى نفى قرينة الخطأ يبدو لنا أخطر وأوسع من مجرد التعداد الكثير لحالات

---

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى المرجع المشار اليه سابقا فى ص١٠٩؛ الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى..، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٣٥.

(٢) أنظر فى هذا المعنى الدكتور سعيد يحيى؛ مسئولية الناقل البحرى....، المشار إليه سابقا فى ص٣٦.

(٣) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع المشار اليه سابقا فى ص١٠٩.

(٤) أنظر فى معنى مقارب، الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المرجع المشار اليه سابقا فى ص١٢. أيضا انظر المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرى، فقرة ١٥٧.

(٥) أنظر المستحدث فى أحكام اتفاقية هامبورج، ورقة بحثية مقدمة الى مؤتمر القاهرة - الاسكندرية عن التحكيم (أكتوبر ١٩٩٢) تحت مظلة مركز القاهرة الاقليمى للتحكيم التجارى الدولى، يانسونى الديب، فى ص٤.

الإعفاء من المسئولية التى كانت تنص عليها معاهدة سندات الشحن، لأن الناقل فى ظل هذه المعاهدة الأخيرة كان مقيدا بإبراز أسباب أو حالات معينة لإعفائه من المسئولية. أما طبقا لاتفاقية هامبورج فإن الناقل لايلتزم بإقامة الدليل على اتخاذ الإجراءات الضرورية اللازمة لمنع الضرر، وإنما يكتفى لإزاحة قرينة الخطأ إثباته اتخاذ التدابير المعقولة، وهو أمر ليس من الصعوبة بمكان، إذ يكفى اظهار أنه قد بذل غاية جهده فى عدم حصول الأضرار(١). ولذلك فإننا من هذه الزاوية نتفق مع أحد المعلقين من أن «الشاحنين لم يكسبوا من نصوص معاهدة هامبورج، بشأن مسئولية الناقل، إلا إلغاء الحالة المستثناه الخاصة بالخطأ فى الملاحة وفى إدارة السفينة»(٢)، ولعل الحماية المرجوة للشاحنين كان يمكن أن تتحقق فيما لو كانت اتفاقية هامبورج قد جعلت الناقل مسئولا «مالم يثبت أن الضرر الذى لحق بالبضائع قد نتج عن فعل أو حادث لايرجع اليه أو إلى تابعيه»(٣).

ولقد كان مشروع قانون التجارة البحرية يأخذ أخذا حرفيا باساس المسئولية كما ورد فى اتفاقية هامبورج.

فلقد كانت المادة ١/٢٢٩ من المشروع تقضى بأن:

«١- يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ إذا أثبت أنه قام هو ومن ينوب عنه وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير»(٤).

ومن ثم فإنه فى كنف مشروع القانون كانت المسئولية تؤسس على الإخلال بإلتزام ببذل عناية أو وسيلة، بحيث كان يمكن للناقل درء مسئوليته إذا توصل الى

(١) أنظر فى معنى مقارب، الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع المشار اليه سابقا فى ص١٨١-١٨٢.

(٢) أنظر الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع السابق فى ص ١٨٣.

(٣) أنظر الدكتور أحمد حسنى، المرجع السابق، فى ص ١٨٣.

(٤) أنظر فى شرح نص المادة ١/٢٢٩ من مشروع القانون ، المذكرة الإيضاحية للمشروع فقرة ١٥٩.

اثبات أنه وتابعوه قد أتخذوا كل الاحتياطات والتدابير اللازمة لمنع الهلاك أو التلف لتوصيل البضاعة سالمة فى الميعاد[1]. ولما كان الإلتزام ببذل عناية هو فى صالح الناقل لأنه أخف من الالتزام بتحقيق نتيجة، فلقد حاول المشروع أن يشدد على الناقل فى عبء الاثبات حماية للشاحنين، وذلك بإفتراض الخطأ أو الإهمال فى جانب الناقل، بحيث يكون على هذا الأخير، إن أراد نفى مسئوليته اثبات اتخاذه لإجراءات الحيطة اللازمة لمنع وقوع الضرر.

على أن واضعى قانون التجارة البحرية أدركوا أن أساس المسئولية، كما ورد فى مشروع القانون والمأخوذ عن قواعد هامبورج، لايفى بالحماية المرجوة للشاحنين، ولذا ظهر النص الخاص بالمسئولية فى القانون نفسه مغايراً الصورته التى وردت بالمشروع. فلقد نصت المادة ٢٢٧ فقرة (١) من القانون على أن «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها الى صاحب الحق فى تسلمها، أو ايداعها طبقا للمادة السابقة».

ومن تم فإن مسئولية الناقل البحرى هى مسئولية عقدية مبناها عقد النقل المبـرم بين الناقل والشاحن. ويكون الناقل مخلا بإلتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحـرى متى هلكت البضاعة هلاكا كليا أو هلاكا جزئيا أو وصلت تالفـة. فالتزام الناقل بتوصيل البضاعة سالمة وبحالتها إلى ميناء التفريغ هو التزام بتحقيق نتيجة، بمعنى أنه يمكن أن تثور مسئوليته بمجرد حصول هلاك البضاعة أو وصولها تالفة[2].

وعليه، فإنه طبقا لقانون التجارة البحرية الجديد فإن خطأ الناقل ليس مفترضا،

---

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية، فقرة ١٥٩.

(٢) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٠٧ - أنظر أيضا الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع المشار اليه سابقا فى ص ١٨٣. وراجع مؤلفنا، درس فى القانون البحرى المصرى الجديد، المشار اليه سابقا فى ص٢٦٥.

بل هو خطأ حقيقى. ذلك أن الخطأ العقدى الذى يقع من الناقل هو عدم تحقيق النتيجة بتوصيل البضاعة سليمة وكاملة أو بالحالة التى كانت عليها وقت شحنها[1]، وعبارة «يضمن الناقل» والواردة فى نص المادة ٢٢٧ بحرى تنصرف إلى تأكيد التزام الناقل بتحقيق هذه النتيجة المنشودة، وأن عدم تحقيقها يمثل الخطأ الذى يقع منه.

ويكون على الشاحن اثبات حصول هلاك البضاعة أو التأخير فى التسليم. وهذا الاثبات سهل فى حالات الهلاك الكلى أو الجزئى أو التلف أو التأخير، طالما أن سند الشحن كان يتضمن مقدار وحجم البضاعة وحالتها والميعاد الذى يجب توصيلها فيه. ومجرد حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير يؤدى الى القول بأن الشاحن قد أثبت خطأ الناقل[2]. فالشاحن ليس ملزما بتقديم الأسباب التى أدت إلى حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير فى وصول البضاعة. فعدم توصيل البضاعة سالمة فى موعدها هو الخطأ الذى ينسب الى الناقل فى دعوى المسئولية، حيث أن التزامه هو التزام بتحقيق نتيجة، ولا يهم بعدئذ البحث عن الأسباب التى أدت إلى إخلاله بهذا الالتزام، كعدم صلاحية السفينة أو إهمال الربان فى صيانة أو حفظ البضاعة أثناء الرحلة أو غيرها من الأسباب[3].

(١) أنظر فى معنى قريب، الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٦٤-٦٥. وراجع كتابنا، دروس فى القانون البحرى المصرى الجديد فى ص ٢٦٦. وأنظر فى تحديد مفهوم الخطأ الذى ينسب الى الناقل بصفة عامة، الدكتور هانى دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية (١٩٩١)، فى ص ٦٦-٦٧. ومع ذلك قارن، الدكتور فايز نعيم رضوان، القانون البحرى، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٣٥٨.

(٢) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع السابق الإشارة إليه فى ص١٠٧. وفى هذا المعنى أيضا راجع الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع المشار إليه سابقا فى ص١٨٣-١٨٤.

(٣) ومن ثم فإن طبيعة مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية الجديد لاتختلف عن مثيلتها فى القانون البحرى المصرى (الملغى). أنظر فى طبيعة مسئولية الناقل فى القانون البحرى (الملغى): الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا، فى ص ٢٧٦؛ الدكتور =

ونود هنا أن نؤكد على أن مسئولية الناقل عن التأخير فى وصول البضاعة فى القانون المصرى مبناها الإخلال بالإلتزام بتحقيق نتيجة، وهى توصيل البضاعة فى الموعد المتفق عليه، أو فى الميعاد الذى كان يتعين على الناقل العادى فى الظروف المماثلة أن يقوم فيه بالتسليم إذا لم يكن هناك موعد سابق متفق عليه. فالمسئولية عن التأخير فى القانون الجديد لاتؤسس - كما زعم البعض - على فكرة الخطأ المفترض وامكان نفيها إذا أثبت الناقل أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع التأخير أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير[1].

ونحن نتفق مع الرأى الذى يذهب إلى أن مسئولية الناقل عن التأخير أساسها الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة حتى فى حالة عدم وجود تحديد ميعاد معين للتسليم، ذلك أن القانون قد أوجب التسليم خلال مدة معقولة، أى فى الموعد الذى يتوجب فيه على الناقل العادى القيام بذلك طالما وجد فى ظروف مماثلة، «ولايعنى ذلك أن التزام الناقل البحرى بالتسليم فى الميعاد ينقلب من التزام بتحقيق نتيجة الى التزام ببذل عناية فى القانون المصرى...»[2].

ولاشك أن مشرعنا المصرى كان أكثر حرصا على حماية الشاحنين وذلك بجعله مسئولية الناقل البحرى مؤسسة على الالتزام بتحقيق نتيجة، وحذف النص الذى كان واردا فى مشروع القانون والمنقول نقلا حرفيا عن قواعد هامبورج.

≠ البارودى، مبادئ القانون البحرى المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٧٥، الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ٢٦٣.

(١) أنظر فى الرأى القائل بتأسيس المسئولية عن التأخير على فكرة الخطأ المفترض، الدكتور محمد بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى...، المرجع المشار إليه سابقا فى ص٦٤.

(٢) أنظر الدكتور هانى محمد دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى المرجع المشار اليه سابقا فى ص١١٤.

ثانياً – دفع مسئولية الناقل البحرى

(أ) السبب العام للإعفاء من المسئولية:

سبق وأن أوضحنا أن أساس مسئولية الناقل البحرى فى اتفاقية هامبورج يختلف عن أساسها فى القانون البحرى المصرى الجديد. ولاشك أن اختلاف أساس المسئولية ينعكس على طرق دفعها. فطرق دفع المسئولية فى القانون المصرى تختلف عن مثيلاتها فى قواعد هامبورج.

فمسئولية الناقل البحرى وفقا لاتفاقية هامبورج تقوم على أساس الخطأ المفترض فى جانب الناقل البحرى. وفى مقابل افتراض الخطأ فى جانب الناقل، فلقد جعلت الاتفاقية التزام الناقل التزاما ببذل عناية، بحيث يجوز له نفى قرينة الخطأ إن هو استطاع اثبات بذله للعناية المعقولة للمحافظة على البضاعة[1]. والمادة الخامسة، فقرة أولى من قواعد هامبورج واضحة فى هذا الخصوص حيث رخصت للناقل التنصل من المسئولية فى كل الأحوال (هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى التسليم) إن هو استطاع اثبات «أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ماكان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث أو تبعاته». والواقع أن هذه الفقرة من قواعد هامبورج مقتبسة من المادة العشرين من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والخاصة بتوحيد بعض قواعد مسئولية الناقل الجوى والتى تقضى بأن «لايكون الناقل مسئولا إذا اثبت أنه هو وتابعوه قد أتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقى الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها»[2].

---

(١) أنظر مقال الاستاذ Rodiére، بعنوان La responsabilité du Transporteur Maritime، والمشار إليها سابقا فى ص ٤٥٧. وأنظر أيضا:

Paul Chauveau. Rétrospective d'actualités. Droit Maritime Français no. 338. (Annee29) 1977. PP. 67-73.

وبصفة خاصة فى ص ٧٢.

(٢) انظر فى الشرح والتعليق على المادة العشرين من اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض مسائل مسئولية الناقل الجوى لعام ١٩٢٩، الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى (الكتاب الثانى) =

وإذا كان الخلاف قد ثار فى ظل اتفاقية وارسو حول المقصود بالتدابير (الضرورية) اللازم اتخاذها من جانب الناقل الجوى أو تابعيه لتوقى الضرر، فإن هذا الخلاف ليس له محل فى ظل قواعد هامبورج. فلقد اختلف الرأى عند تفسير مفهوم (التدابير الضرورية) التى يلتزم بها الناقل الجوى للتخلص من المسئولية[1]. فذهب رأى الى ضرورة الالتزام بالنص الحرفى لاتفاقية وارسو وتطلب قيام الناقل بإثبات اتخاذه كل التدابير الممكن اتخاذها لتوقى الضرر؛ فلايعفى الناقل الجوى من المسئولية إذا ثبت أن هناك احتياطات أو إجراءات كان من شأنها منع حصول الضرر، ولم يتخذها الناقل الجوى أو تابعوه.

ومع ذلك يذهب الرأى الراجح فى الفقه إلى أن المقصود بالتدابير التى يتعين على الناقل اتخاذها هى فقط التدابير المعقولة، لأن الأخذ بالرأى الأول يفضى الى امكانية انشغال مسئولية الناقل الجوى فى كل الأحوال، على أساس أن حصول الضرر هو فى ذاته دليل عدم قيام الناقل بكل الاحتياطات الضرورية لمنعه، مما يستتبع أن يفقد النص الخاص بإعفاء الناقل بناء على اتخاذه التدابير الضرورية كل قيمة، حيث لن يتمكن من الوصول إلى الإعفاء إلا إذا أثبت استحالة اتخاذه لهذه التدابير[2].

ولقد تلافت اتفاقية هامبورج الخلاف الذى نشب بصدد تفسير عبارات اتفاقية وارسو. فلقد كانت المادة ١/٥ من قواعد هامبورج واضحة فى وصف التدابير التى يتعين على الناقل اتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته، بأنها تلك التدابير (المعقولة)، أى «التى يمكن تطلبها من الناقل المعتاد فى الظروف المماثلة، لمنع وقوع الحادث الذى

≠ ١٩٨٨، فى ص ١٥١ وما بعدها. وأنظر أيضا، الدكتور محمد فريد العرينى، القانون الجوى (١٩٩٣)، فى ص ١٣٠، ومابعدها.

(١) أنظر فى عرض هذا الخلاف، الدكتور العرينى، القانون الجوى، المرجع السابق، فى ص١٣١-١٣٧.

(٢) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، المشار إليه سابقا فى ص١٥٢.

نشأ عنه الضرر»[1]؛ أو أنها «التدابير المعقولة والمعتادة، دون التدابير الاستثنائية أو غير المألوفة، التي يتخذها ناقل حريص، يقظ في نفس ظروف الرحلة....»[2].

ولكن يثور التساؤل عما إذا كان الناقل يلتزم بإثبات أنه هو وتابعوه قد بذلوا العناية المعقولة في تنفيذ عقد النقل لتوقي وقوع الضرر بصفة عامة، أم أنه يجب قيام الناقل، للتخلص من المسئولية، بإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا التدابير المعقولة لتوقي الضرر الذي وقع بالذات؟

في الواقع يوجد رأيان في هذه المسألة. فقد يقال أنه يكفي قيام الناقل باتخاذ التدابير المعقولة التي عادة ما يتخذها الناقل الحريص في نفس الظروف وذلك لمنع وقوع الأضرار، وقد يقال بأنه لايكفي لتخلص الناقل من المسئولية أن يبرز اتخاذه التدابير المعقولة لتوقي الأضرار بصفة عامة، وإنما يتعين عليه أن يقيم الدليل على اتخاذه جميع الإجراءات لتفادي الحادث الذي وقع بالذات وما نشأ عنه من أضرار للبضاعة. ويظهر أثر الخلاف بين الرأيين فيما إذا كان السبب الذي أدى الى الحادث مجهولا. فطبقا للرأي الأول يمكن للناقل التخلص من المسئولية لأنه اتخذ الاجراءات المعقولة اللازمة لمنع الأضرار حتى ولو كان السبب الذي نشأ عنه الضرر مجهولا. أما طبقا للرأي الثاني، فإن الناقل يكون مسئولا عن الحادث، حتى ولو كان سببه مجهولا، طالما أنه لن يستطيع اثبات أن السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث لايرجع إلى عدم اتخاذه الاجراءات المعقولة لمنع حصوله[3].

ويذهب الفقه الراجح إلى تغليب الرأي الأول بصدد تطبيق اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوي، ومن ثم فإن نص المادة ١/٢٠ من هذه الاتفاقية يعني أن الناقل عليه

---

(١) أنظر الدكتور هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقا في ص١٣٢.

(٢) أنظر الدكتور رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المشار اليه سابقا، في ص ١٥٢.

(٣) أنظر في عرض هذه المسالة، الدكتور هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق المشار إليه سابقا، في ص١٣٢ - ١٣٣.

اتخاذ التدابير المعقولة لمنع الضرر بوجه عام وخاصة أن النص نفسه لم يتطلب اثبات سبب الضرر، حيث يقضى فقط باتخاذ التدابير الضرورية (لتوقى الضرر).

أضف إلى ذلك أنه بعد حصول الضرر فإنه من «العسير الاعتراف فى هذه الحالة، أيا كانت التدابير التى كان الناقل قد أتخذها، بأن الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية لتوقى ذلك الضرر، مما يترتب عليه انشغال مسئولية الناقل فى معظم الأحوال إن لم يكن كلها... ويصبح وقوع الضرر دليلا بذاته على تقصير الناقل فى اتخاذ التدابير الضرورية لتوقيه، مما يجعل من نص المادة ١/٢٠ لغوا لاطائل منه»[(١)].

ولقد كان مشروع قانون التجارة البحرية المصرى يأخذ بنص مماثل للنص الوارد فى اتفاقية وارسو، حيث كانت المادة ١/٢٢٩ من المشروع تقضى بإعفاء الناقل وتابعيه من المسئولية إذا تم «إتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن فى استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير». ومن ثم يمكن القول، بحسب الرأى الراجح، أنه يمكن للناقل التخلص من المسئولية لو اتخذ الاجراءات المعقولة لمنع وقوع الأضرار دون أن يطلب منه إقامة الدليل على اتخاذ الاجراءات المعقولة فى مواجهة الحادث الواقع بعينه.

أما اتفاقية هامبورج، فلقد ظهر النص فيها مختلفا عن الصيغة التى كتبت بها اتفاقية وارسو. فنص المادة الخامسة تتكلم عن اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير المعقولة لتجنب (الحادث) الذى أدى إلى حصول الأضرار بالبضاعة. وعلى هذا فلا يكفى أن يثبت الناقل أنه قد اتخذ بصفة عامة كل الاحتياطات المعقولة لتوقى حصول الأضرار، بل عليه أيضا – طبقا لاتفاقية هامبورج – أن يثبت أنه قد أتخذ كل الاجراءات المعقولة لمنع وقوع ذات الحادث الذى نجم عنه الضرر بالبضاعة. وبعبارة أخرى، فالاتفاقية تلزم الناقل باتخاذ التدابير المعقولة التى كان من شأنها منع حصول الضرر على النحو الذى تحقق به. ويستتبع ذلك أن الناقل البحرى – وفقا

---

(١) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى القانون الجوى، المرجع المشار إليه سبق فى ص ١٥٥.

لقواعد هامبورج - يتحمل تبعة هلاك البضائع إذا كان سبب الحادث مجهولا. وفى هذا الحكم حماية أفضل للشاحنين[1].

على أن اتفاقية هامبورج لم تذكر استحالة اتخاذ التدابير اللازمة كطريق يمكن الناقل من إعفائه من المسئولية[2]. فهل يعنى ذلك أن الناقل لايعفى من المسئولية إلا إذا اتخذ فعلا ايجابيا يتمثل فى مباشرة تدابير معينة فى مواجهة السبب الذى أدى إلى الضرر، وأنه يكون مسئولا إذا كان موقفه سلبيا بعد اتخاذ أى تدابير؟ فى الواقع إن الإجابة عن هذا التساؤل، فى رأينا، هى بالإيجاب. أى أن الناقل لايمكنه طلب الإعفاء من المسئولية إذا استحال عليه اتخاذ الاجراءات المعقولة لتوقى الحادث، إلا فى حالة واحدة هى حالة ما إذا كان السبب الأجنبى هو السبب الوحيد الذى أدى الى استحالة اتخاذ هذه التدابير، إذ أن توافر السبب الأجنبى من شأنه قطع رابطة السببية بين الضرر والخطأ[3].

أما القانون البحرى المصرى الجديد فلقد تضمن سببا عاما وحيدا، بجانب أحوال خاصة، لإعفاء الناقل من المسئولية فلقد نصت المادة٢٢٩ من قانون التجارة البحرية على إعفاء الناقل من المسئولية إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها كان راجعا الى سبب أجنبى لايد للناقل أو لنائبه أو لأحد تابعيه دخل فى حدوثه. فالسبب الأجنبى هو الذى يقطع رابطة السببية فى عناصر المسئولية التعاقدية المتمثلة فى خطأ الناقل الناشئ عن عدم تحقيقه النتيجة المنشودة من توصيل البضاعة سالمة فى موعدها المتفق عليه، وبين الضرر الذى يحيق بالشاحن من وراء عدم تحقيق

---

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقافى ص١٣٣.

(٢) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع السابق فى ص ١٣٤. ومع ذلك قارن الدكتور محمد بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢، فى ص ٤٥.

(٣) أنظر فى معنى مقارب، الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع السابق، فى ص١٣٤.

هذه النتيجة[1]. وبناء عليه، فلايمكن للناقل إعفاء نفسه من المسئولية إلا إذا استطاع اثبات القوة القاهرة، أو خطأ الشاحن، أو فعل الغير أو العيب الذاتى للبضاعة مثلا.

ومن هذه الزاوية، فإن قانون التجارة البحرية المصرى كان أكثر حماية للشاحنين من قواعد هامبورج، فلايعفى الناقل من المسئولية - طبقا للقانون المصرى - حتى ولو أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة أو حتى الضرورية لتوقى الأضرار التى لحقت بالبضاعة أو حتى لتوقى الحادث نفسه الذى تولدت عنه هذه الأضرار[2].

(ب) الأسباب الخاصة للإعفاء من المسئولية:

نصت اتفاقية هامبورج على حالات خاصة لإعفاء الناقل البحرى من المسئولية. فلقد أعفت الاتفاقية الناقل البحرى من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها إذا كان ذلك ناجا عن التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الأموال. كما أعفت الاتفاقية الناقل البحرى من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى حالة نقل الحيوانات الحية، طالما أن الأضرار الحاصلة مرتبطة بالمخاطر الخاصة والتى تلازم هذا النوع من النقل، ولاسيما إذا كان الناقل قد التزم بالتعليمات الخاصة الصادرة من الشاحن طبقا لظروف

---

(١) أنظر فى هذا المعنى الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ٦٨ ؛ الدكتور محمد بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى...، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ٤٨ ؛ الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٢٨-١٢٩ ؛ وأنظر أيضا الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى...، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٨٣ - ١٨٤.

(٢) أنظر فى معنى مقارب الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى...، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٢٩. ومع ذلك قارن، الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٨٤.

الواقع، اللهم إلا إذا توافر الدليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ولقد تأثر واضعو قانون التجارة البحرية المصرى بقواعد هامبورج فيما يخص إعفاء الناقل البحرى من المسئولية فى حالة إنقاذ الأرواح والأموال، وكذلك فى حالة نقل الحيوانات الحية. فلقد نصت المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية المصرى الجديد على أنه «لايسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لانقاذ الأموال فى البحر»[١].

ولكن على الرغم من تأثر مشرعنا المصرى بقواعد هامبورج فيما يتعلق بإعفاء الناقل البحرى فى حالة نقل الحيوانات الحية، إلا أن هناك اختلافاً جوهريا بين النص المصرى ومقابله فى قواعد هامبورج. فلقد نصت المادة ٢٣٢ من قانون التجارة البحرية على أنه «لايسأل الناقل فى حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو مايلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئا عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه». ويظهر الاختلاف بين النص المصرى ومثيله فى اتفاقية هامبورج، فى أن النص الأخير يتضمن ثلاث حالات هى حالات هلاك الحيوانات الحية أو إصابتها بضرر أو التأخير فى تسليمها، بحيث يمكن للناقل دفع مسئوليته فى هذه الأحوال الثلاثة.

---

(١) أنظر نص المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية، وفى التعليق على هذه المادة راجع الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فثى ص ١٣٧ - ١٣٨، وأيضا مؤلفنا، دروس فى القانون البحرى المصرى الجديد، فى ص ٢٧٧ - ٢٧٨. وأنظر فى المقارنة بين اتفاقية هامبورج ومعاهدة بروكسل فى صدد الإعفاء فى حالة انقاذ الأرواح والأموال، الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المرجع المشار اليه سابق فى ص ٨٢ - ٨٤.

أما النص المقابل فى القانون المصرى فلم يتضمن إلا حالتين فقط، هما حالتا الهلاك أو حصول الضرر للحيوانات الحية، مع إغفال حالة التأخير فى التسليم. وعليه، فإنه فى ظل قانون التجارة البحرية المصرى، لايمكن للناقل أن يدفع مسئوليته عن التأخير فى تسليم الحيوانات الحية بأن التأخير فى التسليم ناشئ عن المخاطر التى تلازم هذا النوع من النقل. وبعبارة أخرى، لايمكن للناقل البحرى أن يدفع مسئوليته عن التأخير فى تسليم الحيوانات الحية – طبقا للقانون المصرى – إلا إذا استطاع اثبات السبب الأجنبى، وهو السبب الوحيد المعفى للمسئولية فى قانون التجارة البحرية. ومن ثم فالتزام الناقل بتسليم الحيوانات الحية فى الموعد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول هو التزام بتحقيق نتيجة(١).

ويبدو لنا أن المشرع المصرى، وإن اقتبس نص اتفاقية هامبورج فى خصوص دفع مسئولية الناقل فى نقل الحيوانات الحية، إلا أنه لم يغفل مع ذلك حماية الشاحنين، فلم يقف إلى جانب الناقل فى كل حالات الضرر الحاصلة فى مثل هذا النوع من النقل، حيث لم ينص على إعفائه من المسئولية عن التأخير فى التسليم. وهذا التصرف من المشرع المصرى لم يكن فى اعتقادنا عفويا، وبصفة خاصة أن نص اتفاقية هامبورج كان تحت بصره(٢). وعلى الرغم من أن المذكرة الإيضاحية لم تذكر من قريب أو بعيد السبب الذى من أجله تم إغفال إعفاء الناقل

---

(١) أنظر فى هذا المعنى، الدكتور هانى دويدار الوجيز فى القانون الجزء الثانى، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٣٥ – ١٣٧. وفى مسئولية الناقل عن نقل الحيوانات الحية طبقا لاتفاقية هامبورج، أنظر الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابقا، فى ص ٤٤–٤٦.

وأنظر فى مضمون التزام الناقل عند نقل الحيوانات الحية حسب قواعد هامبورج

Hassanis CHERKAOUI. Portée Juridiqe et économique des Régles de Hambourg et Conséquences pour Le Maroc résultant de Leur application. Droit Maritime Français No 524 (1993) PP. 125-136.

وبصفة خاصة ص ١٣٢.

(٢) ومع ذلك أنظر الدكتور بهجت قايد، الذى يأخذ اتجاها مخالفا ومنتقدا موقف المشرع المصرى من =

البحرى من المسئولية فى حالة التأخير عن تسليم الحيوانات الحية، إلا أننا نعتقد أن هذا يمكن تبريره على أساس حرص المشرع على ضرورة تسليم هذه النوعية من البضائع فى الموعد المحدد، وبصفة خاصة أن نقل هذه البضائع عادة ما يتعلق بتجارة الاستيراد، وهى تجارة تتصل اتصالا مباشرا بالحاجات الغذائية والاقتصادية للشعب. ومن ثم رأى المشرع إخضاع المسئولية عن التأخير فى التسليم إلى القاعدة العامة الواردة فى المادة ٢٤٠، وعدم تقرير سبب خاص لإعفاء الناقل من المسئولية فى هذه الحالة. وهذا الحكم، الذى قرره القانون المصرى، أكثر فعالية فى حماية الشاحن.

وأخيرا، فلقد تفوق قانون التجارة البحرية المصرى على قواعد هامبورج فى حماية الشاحنين - عند دفع مسئولية الناقل البحرى فى حالة نقل البضائع على سطح السفينة. فالمادة ٢٣١ من القانون البحرى المصرى تقضى بأن «لايسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل». فيمكن للناقل أن يدفع مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها، إذا كان مرخصا بهذا النوع من النقل، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، ومثال ذلك أن يثبت أن «تلف البضاعة يرجع إلى تأثرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو أن هلاكها حدث بسبب ارتفاع الأمواج أو اشتداد الريح الذى قطع حبال البضاعة وجرفها إلى البحر»[1].

≠ حيث إغفاله على النفى على الإعفاء فى حالة التأخير، أنظر بحث الدكتور قايد، مسئولية الناقل البحرى المشار اليه سابقا، ص٩٧.

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية، فقرة ١٦١.

ويلاحظ أن اتفاقية هامبورج قد تضمنت نصا مشابها لنص المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرى المصرى، إلا أنها زادت عليه حالة التأخير فى التسليم. ومعنى ذلك أن الناقل البحرى يمكنه وفقا لقواعد هامبورج التنصل من المسئولية فى حالة النقل على السطح، طالما تمت مراعاة أحكام الاتفاقية فى النقل بهذه الكيفية، سواء فى حالة هلاك البضائع أو تلفها أو (التأخير فى تسليمها) إذا استطاع إقامة الدليل على أن الأضرار الحاصلة قد نشأت عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل[1].

وعليه، فإنه طبقا للقانون المصرى، لايمكن للناقل أن يدفع مسئوليته فى حالة التأخير فى تسليم البضائع المشحونة على السطح بأن التأخير الحاصل ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل. حيث تنطبق بصدد المسئولية عن التأخير القاعدة الواردة فى المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية والتى من مقتضاها ألايجوز للناقل دفع مسئوليته إلا إذا أبرز السبب الأجنبى، ومعنى ذلك أن التزام الناقل بتوصيل البضاعة المشحونة على السطح، حتى ولو كان مرخصا به، هو التزام بتحقيق نتيجة. ومن هذه الزاوية فلا جدل فى تفوق القانون المصرى على قواعد هامبورج فى حماية الشاحنين.

ثالثا - التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى:

اشتملت اتفاقية هامبورج وكذلك القانون البحرى المصرى الجديد على نصوص تقضى بتحديد التعويض الذى يتعين على الناقل البحرى دفعه إلى الشاحن فى حالات الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة. ولقد حذا مشرعنا المصرى حذو قواعد هامبورج فى الأساس الذى بمقتضاه يتم حساب التعويض المحدود والذى يتمثل فى الاعتماد على الطرد أو الوحدة بالنسبة للبضائع التى تكون عادة ثقيلة الوزن والتى تشحن عادة فرطا. أضف إلى ذلك أن القانون المصرى قد أقام حدودا

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية، فقرة ١٦١.

للتعويض من المسئولية تقترب كثيرا من تلك التى تبنتها قواعد هامبورج، وإن اختلفت طريقة حسابه[1].

وعلى الرغم من وجود تشابه كبير بين نظامى تحديد مسئولية الناقل البحرى في كل من اتفاقية هامبورج والقانون المصرى، إلا أنه يلاحظ أن تحديد المسئولية عن التأخير تمت معاملته بطريقة مختلفة. ذلك أن المادة ٣/٢٤٠ من قانون التجارة البحرى تنص على أنه «ولايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون». وبناء على ذلك، فإن القانون المصرى يقرر للتعويض عن التأخير فى تسليم البضائع نفس الحدود القصوى المستحقة عن الهلاك أو التلف. أى أن المشرع ارتأى معاملة التأخير فى التسليم معاملة الهلاك أو التلف من حيث الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل البحرى فى مواجهة الشاحن أو صاحب الحق فى البضاعة[2]. وهذا الموقف من جانب المشرع المصرى ينبئ عن الحرص فى اعتبار الضرر الناشئ عن التأخير فى التسليم لايقل فى الأهمية عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها. أما اتفاقية هامبورج فلم تعامل التأخير فى التسليم معاملة الهلاك أو التلف الذى يحصل للبضاعة من حيث الحد الأقصى للتعويض من المسئولية، حيث تربط الاتفاقية الدولية بين تحديد التعويض عن التأخير والأجرة المستحقة عن البضائع المنقولة، إذ أن تحديد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير يكون بمرتين ونصف

(١) فى تحديد مسئولية الناقل فى قانون التجارة البحرية المصرى، راجع مؤلفنا، دروس فى القانون البحرى...، المشار اليه سابقا فى ص ٢٧١ - ٢٧٢. وأنظر فى طريقة حساب التعويض وفقا لاتفاقية هامبورج، المستحدث فى أحكام اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٦، ورقة بحثية مقدمة الى مؤتمر التحكيم الدولى بالقاهرة سنة ١٩٩٢، والمشار إليها سابقا، ص ٧-٨.

(٢) أنظر فى هذا المعنى، الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار اليه سابقا فى ص ٧٨؛ الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى المشار إليه سابقا، فى ص ١٤٤؛ الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابقا، فى ص ١١٤-١١٥

للأجرة المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، وبشرط عدم تجاوز مبلغ التعويض لمجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع[1].

والواقع أن معاملة المشرع المصرى للتأخير عن التسليم معاملة الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع من حيث الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل يكشف بوضوح عن حماية أعمق للشاحنين من تلك التى تقضى بها اتفاقية هامبورج والتى تجعل الحد الأقصى للتعويض مرتبطا بأجرة النقل. فمشرعنا المصرى أراد مساواة الأضرار الناشئة عن التأخير فى التسليم بالأضرار المتعلقة بهلاك البضائع أو تلفها من حيث الحد الأقصى للتعويض، ذلك أن التأخير فى التسليم – فى نظر مشرعنا – قد يؤدى الى إلحاق أضرار بالشاحن لاتقل خطورة عن الأضرار التى تصيب البضاعة ذاتها. وعليه، فإن القانون المصرى يخلع على الشاحنين حماية أوسع من تلك التى تقررها اتفاقية هامبورج، إذ يضمن لهم الحصول على تعويض يعادل الحد الأقصى الممنوح فى حالتى الهلاك والتلف مما يؤكد على ضرورة وصول البضاعة فى موعدها – سواء فى تجارة الاستيراد أو التصدير – وبصفة خاصة ومصر تمر بمرحلة هامة من مراحل نموها الاقتصادى.

ولقد تضمن القانون البحرى المصرى وكذلك اتفاقية هامبورج نصوصا تقضى بسقوط حق الناقل فى تحديد المسئولية فى حالة اقتران سلوك الناقل أو تابعيه بالخطأ الإرادى Wilful Misconduct، فلقد نصت المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية على أنه «لايجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو

---

(١) أنظر المادة ١/٦ (ب) من قواعد هامبورج، المشار إليها سابقا، الجريدة الرسمية العدد ٢٥، فى ص ١٣٢١. وأنظر فى التعليق على هذه المادة الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى..، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٥٢.

من أحد تابعيه بقصد إحداث ضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث»[1].

وهذا النص مأخوذ عن نص المادة الثامنة من اتفاقية هامبورج، والتى تقرر سقوط الحق فى تحديد التعويض من المسئولية إذا اقترن سلوك الناقل أو سلوك تابعيه بالخطأ الإرادى. ومع ذلك فهناك اختلاف هام بين النصين (أى نص المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية ونص المادة الثامنة من قواعد هامبورج). فنص القانون المصرى كان واضحا فى عدم تحديد مسئولية الناقل سواء صدر السلوك المشوب بالخطأ الإرادى عنه شخصيا أو صدر عن أحد تابعيه أو من نائبه. وبعبارة أخرى، فالناقل يعتبر مسئولا بكامل التعويض فى الحالة التى يصدر فيها الخطأ الإرادى منه شخصيا، وأيضا فى الحالة التى لايصدر منه الخطأ الإرادى بصفة شخصية، أى إذا كان هذا السلوك الشائن صادرا عن نائب الناقل أو عن تابعيه. فالناقل مسئول مسئولية لامحدودة عن سلوك التابعين المقترن بالخطأ الإرادى. أما اتفاقية هامبورج، فهى وإن كانت قد جعلت المسئولية غير محدودة بالنسبة للناقل الذى يقترن سلوكه بخطأ إرادى، وكذلك جعلت المسئولية غير محدودة بالنسبة لتابعى الناقل عندما يشوب سلوكهم نفس النوع من الخطأ؛ إلا أنها لم تجعل الناقل مسئولا عن أفعال تابعيه مسئولية غير محدودة بسبب صدور خطأ إرادى عنهم، إلا أن ذلك لايحرم الناقل من التمسك بتحديد المسئولية فى حالة الخطأ الإرادى الصادر عن تابعيه.

---

(١) أنظر فى شرح هذا النص، الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار اليه سابقا فى ص٨٠ – ٨١.

أنظر فى شرح المادة الثامنة من اتفاقية هامبورج، الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المرجع المشار اليه سابقا فى ص ٥٥ – ٥٧.

أنظر الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار اليه سابقا؛ فى ص ٤٨١ الدكتور أحمد حسنى، عقد النقل البحرى، المشار اليه سابقا فى ص ٢٠١. وغنى عن البيان أن تابعى الناقل يسألون مسئولية غير محدودة إذا صدر عنهم الخطأ الإرادى شخصيا، وهذ هو نحكم المادة ٣/٢٣٥ من قانون التجارة البحرية.

فكأن واضعى الاتفاقية رأوا أن الخطأ الإرادى بإعتباره سلوكا شخصيا، يتعين أن يسأل عنه مرتكبه، ولايسأل عنه غيره(١).

والحقيقة إن هذا الحكم الوارد فى نص المادة الثامنة من اتفاقية هامبورج جدير بالنقد. إذ أن الناقل البحرى هو الذى يعين وكلائه وتابعيه، فكان ينبغى أن يكون مسئولا عن أفعالهم وسلوكهم. كما أن إطلاق مسئولية التابعين أو الوكلاء فى حالة الخطأ الإرادى، مع السماح للناقل بالتمسك بتحديد مسئوليته فى هذه الحالة، يصبح لغوا من الناحية العملية، إذ لو رجع الشاحن أو صاحب الحق فى المطالبة على التابعين بكامل التعويض، فلن يعود فى أغلب الأحوال إلا وهو صفر اليدين لعدم ملاءة هؤلاء الأخيرين. أما النص المصرى فجاء أكثر دقة فى هذا الخصوص من نص المادة الثامنة من قواعد هامبورج، حيث يحرم الناقل من تحديد المسئولية حتى فى حالة صدور الخطأ الإرادى من جانب تابعيه. وهذا يشير بوضوح إلى ما يعلقه المشرع المصرى من أهمية قصوى على ضرورة اقتضاء الشاحن لكامل التعويض عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم من الناقل سواء فى حالة صدور الغش أو الخطأ الإرادى منه شخصيا أو فى حالة صدوره من تابعيه، خاصة وأن الأضرار الحاصلة للبضاعة عادة ما تحصل وهى تحت يد هؤلاء الأخيرين، والقول بعدم مسئولية الناقل عن التعويض الكامل فى هذه الحالة قد يترتب عليه إفلات التابعين بسلوكهم الشائن من دفع كامل التعويض بالنظر لعدم ملاءتهم.

وعلاوة على ذلك، فلقد توسع المشرع المصرى فى معيار الضرر الحاصل والمترتب على السلوك الشائن المقترن بالخطأ الإرادى، أى الضرر الواقع بناء على الفعل أو الامتناع عن الفعل الصادر عن الناقل أو تابعيه بقصد إحداثه أو بعدم اكتراث بحصوله. إذ لايشترط، طبقا لنص المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرى، أن

(١) قارب الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى...، البحث المشار إليه سابقا فى ص ١٢١ – ١٢٢؛ وقارن الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى، المرجع المشار سابقا، فى ص ١٥٩ – ١٦٠.

يقيم الشاحن الدليل على اتجاه نية الناقل أو تابعيه إحداث نفس الضرر الذى تسبب فى هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها، أو عدم اكتراثهم بحصوله[١]. ذلك أن الشاحن يكفيه لكى يقيم الدليل على توفر الخطأ الإرادى فى جانب الناقل أو تابعيه أن يثبت فقط أنه قد كان لديهم الإدراك بإمكانية حصول أى ضرر بناء على هذا السلوك الشائن، حتى ولو لم يكن نفس الضرر الذى حاق فعلا بالبضاعة. أما اتفاقية هامبورج، فإنها اشترطت كى يستفيد الشاحن من المسئولية غير المحدودة للناقل أو للتابعين أن يثبت أن هؤلاء كان لديهم الإدراك بإمكانية حصول (ذات) الضرر الذى أدى فعلا إلى هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها[٢].

وإذا ما أخذنا فى الاعتبار الصعوبات العميقة فى اثبات الخطأ الإرادى بوجه عام نجد أن قواعد هامبورج تزيد فى عبء الاثبات الملقى على الشاحن فى هذا الخصوص حيث تتطلب منه لكى يستفيد من عدم تحديد المسئولية أن يبرهن على إدراك الناقل بإمكانية حصول الضرر الذى لحق البضاعة بالفعل، وهو اثبات صعب من الناحية العملية وخاصة أن الشاحن لايكون مع الناقل أو تابعيه أثناء الرحلة البحرية. أما القانون المصرى فلقد كان أرحم بالشاحن فى عبء الاثبات حيث رخص فى استفادته من التعويض غير المحدود من المسئولية إذا ما تمكن من اثبات أن السلوك الشائن للناقل أو لتابعيه كان مقترنا بالإدراك بحصول أى ضرر أو ثمة ضرر للبضائع، حتى ولو أخفق الشاحن فى التدليل على أن الناقل أو تابعيه كان يعوزهم الإدراك بحصول الضرر الذى وقع فعلا، طالما كان هناك مجال لحصول ضرر.

---

(١) أنظر فى نفس المعنى الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فى ص ١٦٠ ؛ وقارب الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المشار إليه سابقا فى ص٨١.

(٢) فالمادة ١/٨ من اتفاقية هامبورج تنص على أنه «لايحق للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٦ ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير».

رابعاً- المسئولية فى حالة الحريق:

تقضى المادة الرابعة من اتفاقية هامبورج بمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى التسليم وذلك إذا أثبت المطالب (الشاحن مثلا) أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. كما يسأل أيضا الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليم البضائع إذا أثبت المطالب أن هذه الأضرار قد نتجت عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه فى اتخاذ جميع التدابير التى كان من المعقول تطلب اتخاذها لاخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.

وعلى ذلك فإن اتفاقية هامبورج قد تراجعت عن فكرة مسئولية الناقل البحرى المؤسسة على الخطأ المفترض فى حالة الحريق. ففى حالة حدوث أضرار للبضاعة (هلاك أو تلف أو تأخير) بسبب الحريق فلا يفترض خطأ الناقل. أى أن الأصل هو أن الناقل لايسأل عما يترتب عن الحريق من أضرار للبضائع إلا إذا استطاع الشاحن أو صاحب الحق فى المطالبة بالبضاعة اثبات أن هذا الحريق كان ناشئا بسبب خطأ من الناقل أو إهمال منه أو من تابعيه أو وكلائه[1]. وبعبارة أخرى، فلقد قلبت الاتفاقية عبء الاثبات فى حالة حدوث أضرار للبضاعة بسبب الحريق فجعلته على الشاحن فى تقديم الأدلة على أن الأضرار الحاصلة قد وقعت بناء خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه فى القيام بجميع التدابير التى كان من المعقول اتخاذها لاخماد الحريق وتجنب آثاره أو التخفيف منها، ولايثور أى شك فى صعوبة هذا الإثبات الملقى على عاتق الشاحن أو صاحب الحق فى المطالبة بالبضاعة[2]. فالفرض أن الشاحن لم يكن موجودا على متن السفينة للتعرف على

---

(١) أنظر فى هذا المعنى الدكتور، سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، فى ص ٤١.

(٢) أنظر فى ذلك المستحدث فى اتفاقية هامبورج، ورقة بحثية مقدمة إلى مؤتمر التحكيم الدولى بالقاهرة، والمشار إليها سابقا فى ص ٥؛ الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المشار اليه سابقا فى ص٤١.

طبيعة الظروف التى أدت الى الحريق، ولايتأتى له اثبات اخفاق الناقل أو تابعيه فى اتخاذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق، بل على النقيض من ذلك، فإن الأمر برمته فى هذه الحالة يكون بين يدى الناقل وتابعيه فهم الأقدر على معرفة دقائق ظروف حادث الحريق وفيما إذا كانت قد اتخذت الاجراءات اللازمة لمنع نشوبه أو بمكافحته بعدئذ. فلا رقابة للشاحن على الناقل من هذه الزواوية. بل الفرض أن هناك احتياطات أولية معينة يتوجب على كل ناقل اتخاذها، منها مثلا ضرورة وجود أجهزة ومعدات إطفاء الحريق، وأجهزة إنذار معينة... الخ. وعادة ما تكون هذه الاحتياطات موجودة على متن السفينة، بما يجعل اثبات الشاحن لخطأ الناقل فى هذا الخصوص شبه مستحيل، إذ أن التحقيق الذى يجرى سوف يؤدى حتما إلى استخلاص أن الناقل قد اتخذ التدابير المعقولة لمقاومة الحريق. ولعل هذا ما دعا البعض إلى القول بأن اتفاقية هامبورج تقيم إعفاء ضمنيا للناقل البحرى من المسئولية فى حالة الحريق[1]. والواقع أنه وإن كان من الصعب جدا إثبات مسئولية الناقل أو تابعيه أو وكلائه فى حالة الحريق، إلا أنه يجب الاحتراس فى التعبير، إذ أن اتفاقية هامبورج لم تستهدف إعفاء الناقل فى هذه الحالة، إذ أنه يكون مسئولا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة فى حالة الحريق إذا تمكن الشاحن من الاثبات المطلوب.

ولقد كان مشروع قانون التجارة البحرية المصرى يأخذ بحكم مشابه للحكم الذى أوردته المادة الرابعة من اتفاقية هامبورج. وكانت المادة ٢/٢٢٩ من المشروع تنص على أنه «ومع ذلك لايسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق إلا إذا اثبت طالب التعويض أن الحريق حدث بخطأ الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه أو أنهم أهملوا فى اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق بعد نشوبه أو لمنع آثاره أو الحد منها». ومعنى ذلك أن مشروع القانون استثنى من قاعدة افتراض خطأ الناقل (والتى كان يأخذ بها) حالة الهلاك أو التلف أو التأخير الناشئ عن الحريق، وأخذ فى صددها بفكرة الخطأ الواجب الاثبات والذى يتعين على الشاحن إبرازه. ولقد عللت المذكرة

(١) أنظر فى هذا الراى الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابقا، فى ص٨٧.

الإيضاحية لمشروع القانون جعل الاثبات على عاتق الشاحن فى هذه الحالة بسببين «(١) أن القانون يفرض عل الناقل اتخاذ تدابير للوقاية من الحريق والغالب ألا يقتصر الناقل عليها وإنما يضيف إليها تدابير أخرى زيادة فى الحيطة. (٢) أن الحريق – إذا شب فى السفينة – لايلتهم البضاعة وحدها وإنما يأتى على السفينة أيضا فيكون الناقل من ضحاياه، وقد يكون أكثرهم تأثرا به»[١].

أما القانون البحرى المصرى فكان أكثر رعاية وحماية للشاحن فى حالة هلاك البضائع أو التأخير فى تسليمها فى هذه الحالة. فلقد تم حذف نص المادة ٢/٢٢٩ والذى جاء فى المشروع، وظهر القانون فى ثوبه النهائى خاليا تماما من هذا الاستثناء والخاص بالحريق. ومعنى ذلك أن الناقل فى ظل قانوننا الجديد أصبح مسئولا عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى وصولها فى الموعد المحدد أو المعقول حتى ولو كان سبب ذلك هو الحريق. فلم يعد الشاحن مكلفا بإثبات تخلف أو تقاعس الناقل عن اتخاذ التدابير المعقولة لإتقاء الحريق وما نشأ عنه من خسائر للبضاعة، وإن كان مازال عليه عبء اثبات خطأ الناقل والمتمثل فى تخلفه عن تحقيق النتيجة المرجوة، ألا وهى توصيل البضاعة سالمة وبحالتها، ولايمكن للناقل أن يدفع مسئوليته، حتى فى حالة الحريق، إلا بإثبات السبب الأجنبى. ولاشك أن فى ذلك حماية أكبر للشاحن المصرى، إذ بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها يمكن أن تثور المسئولية، وينتقل عبء اثبات نفيها إلى الناقل. وبعبارة أخرى، أصبح الناقل فى ظل القانون الجديد ضامنا لسلامة البضاعة تطبيقا للمادة ١/٢٢٧ حتى فى حالة الحريق.

خامساً– الاعلان عن طبيعة البضاعة والمصلحة فى المحافظة عليها قبل الشحن:

تضمن قانون التجارة البحرية نصا لاقرين له فى اتفاقية هامبورج هو نص المادة

---

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحرى، فقرة ١٥٩.

٢٣٤، والذى يقضى بأنه «لايجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها ومايعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان فى سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على مايخالفها». ومن ثم إذا قام الشاحن بتقديم بيان عن طبيعة البضاعة وقيمتها إلى الناقل مع ضرورة المحافظة عليها، وتم إدراج ذلك فى سند الشحن، فإن الناقل لايستفيد من تحديد المسئولية الوارد فى المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية ويلتزم بدفع كامل القيمة (المعلنة) لهذه البضائع إلى الشاحن فى حالتى الهلاك أو التلف. وعليه، فإن المشرع المصرى اعترف بمصلحة الشاحن فى اتخاذ الإجراء بالإعلان عن قيمة البضاعة المشحونة حتى لايقع تحت طائلة مبدأ تحديد المسئولية[١]. وعادة مايكون للشاحن مصلحة فى هذا الإعلان فى حالة نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة كالبضائع النادرة مثل اللوحات الفنية أو الأشياء الثمينة أو القطع الأثرية أو الأجهزة الدقيقة (كالأجهزة الطبية أو الهندسية مثلا)، وغيرها ويتعين على الشاحن كى يستفيد من المسئولية غير المحدودة للناقل فى هذه الحالة أن يقدم بيانا عن طبيعة البضاعة المشحونة وقيمتها قبل إجراء الشحن، وأن يدرج هذا الإعلان فى سند الشحن نفسه[٢]، وذلك حتى يتمكن الناقل من اتخاذ الوسائل اللازمة للعناية بالبضاعة والمحافظة عليها ووضعها فى المكان الملاءم فى السفينة، أو رفض القيام بعملية النقل إن لم يكن فى استطاعته المحافظة على البضاعة بالكيفية التى تم الإعلان عنها.

ويلاحظ أن المشرع بالمصرى - إمعانا فى حماية الشاحن - قد أتاح له

---

(١) أنظر فى هذا المعنى الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المرجع المشار إليه سابقا فى ص٧٩.

(٢) أنظر فى شروط تطبيق المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية، الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ١٤٨ - ١٤٩.

المطالبة بالتعويض عن قيمة البضاعة كما أعلنها فى سند الشحن، وليس فقط على أساس قيمتها الحقيقية، إذ قد تكون للشاحن مصلحة فى إعلان قيمة للبضائع بأعلى من قيمتها الحقيقية[1]، لاسيما إذا كانت هذه البضائع أو الأشياء المشحونة تمثل له - بجانب قيمتها المادية - قيمة معنوية أيضا. ومن ثم فإن الناقل لايلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية أو الفعلية للبضائع، وإنما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة، ولو كانت الأخيرة أعلى من القيمة الحقيقية.

كما أقام النص قرينة قانونية على صحة القيمة المعلنة والتى حددها الشاحن للبضائع، بحيث يلتزم الناقل بالتعويض عنها كاملة دون التمسك بتحديد المسئولية. لكن المشرع قدر أن الشاحن قد يبالغ، فى بعض الأحوال، فى تقدير القيمة المعلنة للبضائع، فأتاح للناقل فرصة اثبات عكس البيان المقدم من الشاحن وبعبارة أخرى، فالقرينة المستفادة من صحة البيان المقدم من الشاحن عن قيمة البضاعة هى قرينة بسيطة يجوز للناقل اثبات عكسها، حيث أن الشاحن هو الذى قام بتقدير هذه القيمة بطريقة جزافية[2]، ولايمكن التحقق من هذه القيمة إلا بتقديرها بمعرفة خبراء متخصصين فى مثل النوعية المشحونة من البضائع، ومن غير المعقول إلزام الناقل بعمل هذا التقدير لما فيه من إرهاق له، أو لأنه قد يؤدى إلى رفضه القيام بالنقل، فكان الحل هو السماح بهذا النوع من النقل مع الترخيص للناقل بإثبات عكس القيمة المعلنة فى جميع الأحوال[3].

ويذهب البعض إلى أنه على الرغم من أن اتفاقية هامبورج لم تتضمن نصا مماثلا لنص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرى المصرى والخاص بالإعلان عن المصلحة فى المحافظة على البضائع، إلا أنها تضمنت نصا يفضى إلى نفس النتيجة، وهو نص المادة ٤/٦ من الاتفاقية والذى يقضى بأنه «يجوز بالإتفاق بين الناقل

(١) أنظر فى هذا المعنى، المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية، فقرة ١٦٤.

(٢) أنظر فى هذا المعنى، الدكتور محمود سمير الشرقاوى، العقود البحرية، المشار اليه سابقا فى ص ٧٩

(٣) المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية فقرة ١٦٤.

والشاحن تعيين حدود للمسئولية تتجاوز المنصوص عليها فى الفقرة(١)»[1]. كما يذهب البعض الآخر إلى نص المادة ٢/٢٣ من ذات الاتفاقية يؤدى أيضا إلى نفس النتائج التى يقود إليها نص المادة ٢٣٤ من القانون المصرى، حيث تقضى المادة ٢/٢٣ من قواعد هامبورج بأنه «خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة للناقل أن يزيد من مقدار مسئوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية». وهذا مايفيد «أن الإعلان الصريح الوارد فى سند الشحن بالقيمة الحقيقية للبضائع المشحونة وطبيعتها يعد اتفاقا بين الشاحن والناقل على تحمل هذا الأخير الأعباء الناشئة عن هذا الاعلان ولو كانت تجاوز الحدود المقررة للمسئولية والواردة فى المادة السادسة من الاتفاقية»[2].

ونحن نتفق مع هذين الرأيين من أن كلا من المادتين ٤/٦ و ٢/٢٣ من اتفاقية هامبورج يتضمنان امكانية الاتفاق على تشديد مسئولية الناقل البحرى، إلا أننا لانتفق معهما فى أن هذين النصين يتماثلان مع نص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرى. ذلك أن تشديد مسئولية الناقل البحرى وفقا لنصى المادة ٦/٤ و ٢/٢٣ من قواعد هامبورج لايتم إلا بناء على تراض بين الناقل والشاحن، أما النص الوارد فى القانون المصرى فمفاده أن الشاحن بمفرده وبمجرد إعلانه عن قيمة البضائع يجعل الناقل ملتزما بهذه القيمة، طالما قبل الناقل القيام بالنقل. وبعبارة أخرى، فالناقل لايناقش مع الشاحن القيمة المعلنة للبضائع، إذا قرر قبول النقل، حيث يكون أمر تحديد هذه القيمة بالإرادة المنفردة للشاحن. أضف إلى ذلك أن النصوص الخاصة بالتشديد الاتفاقى لمسئولية الناقل والواردة فى اتفاقية هامبورج لاتمنع الناقل، فى مقابل تشديد مسئوليته وحرمانه من التمسك بالحدود القصوى للتعويض، من إضافة رسم إضافى يتحمله الشاحن مع أجرة النقل، بل عادة مايقوم

---

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى الجزء الثانى، المشار إليه سابقا فى ص ١٤٩ - ١٥٠.

(٢) أنظر الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى...، المشار إليه سابقا فى ص ١٢٣.

عادة مايقوم الناقل بفرض رسم أو أجرة إضافية على الشاحن فى هذه الحالة. أما نص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرى فلم يعلق حصول الشاحن على كامل التعويض عن القيمة المعلنة للبضائع على حصول الناقل على أى رسم إضافى. ولاشك أن النص المصرى، أكثر حماية للشاحن.

سادساً – الإجراءات التى يتعين على الشاحن اتخاذها فى مواجهة الناقل عند حصول الهلاك أو التلف.

يكون الناقل مسئولا عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة، إلا إذا توفر سبب من الأسباب التى تبيح له دفع المسئولية أو الإعفاء منها. هذه القاعدة، كما قدمنا مقررة فى كل من قواعد هامبورج وقانون التجارة البحرى، على اختلاف بينهما فى أساس المسئولية وطرق دفعها. ومع هذا، فلقد حرص المشرع، على ضرورة الإسراع بإنهاء المنازعات المتعلقة بالأضرار التى حصلت للبضائع، حتى لايظل الناقل مهددا بطريقة مستمرة ولفترة طويلة من الشاحنين، ومن ثم فلقد تضمنت الاتفاقية الدولية، وكذلك القانون البحرى المصرى قواعد معينة من شأنها حث الشاحنين المضرورين أو أصحاب الحق فى المطالبة (كالمرسل إليهم) فى اتخاذ إجراءات معينة فى سبيل الرجوع على الناقل البحرى بالتعويض من المسئولية، وذلك بإخطاره بحصول الضرر المتمثل فى هلاك البضاعة أو تلفها.

ولقد كان القانون البحرى (الملغى) يقرر جزاءاً شديدا على مستلم البضائع إذا لم يقم بإثبات واقعة الهلاك أو التلف أو التأخير فى مواجهة الناقل فى مواعيد معينة، بحيث كان يترتب على تخلفه بإخطاره بذلك فى هذه المواعيد عدم قبول دعواه بالمسئولية[1]. وبعبارة أخرى، فلقد كان للناقل البحرى الدفع بعدم قبول

---

(١) أنظر الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ١٨٣، ومابعدها. فلقد كانت المادة ٢٧٤ بحرى (ملغى) تنص على أنه «لاتسمع جميع الدعاوى على القبودان أو المؤمن بشأن الخسارة الحاصلة للبضاعة المشحونة إذا صار استلامها بدون عمل بروتستو...» كما كانت تنص المادة ٢٧٥ من ذات القانون على أنه «تكون البروتيستات والمطالبات المذكورة لاغية إذا لم =

الدعوى المرفوعة عليه إذا لم يراع مستلم البضاعة القواعد الخاصة بالإخطار عن الأضرار المدعى بحصولها. وكان يترتب على ذلك ضياع حق الشاحن أو المرسل إليه في الحصول على التعويض المناسب على الرغم من حصول الضرر فعلا، وعدم تقادم دعوى المسئولية ذاتها[1].

أما اتفاقية هامبورج وتبعها أيضا القانون البحرى الجديد، فلقد ألغيا الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية في حالتى هلاك البضاعة أو تلفها. فالمادة ٢٣٩ من قانون

≠ يحصل في ظرف ثمان وأربعين ساعة ولم يعقبها رفع الدعوى في ظرف واحد وثلاثين يوما من تاريخها». وانظر في شروط اعمال هذا الدفع ونطاقه، الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المشار إليه سابقا، في ص٣٣٢ - ٢٢٨؛ وراجع أيضا الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا في ص ٢٧٧-٢٨١.

(١) أنظر في هذا المعنى، الدكتور البارودى، مبادئ القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقا، في ص ١٨٦. ومع ذلك فلقد حاول القضاء المصرى التضييق من نطاق الدفع بعدم القبول حماية للشاحنين وللمرسل إليهم. انظر الأحكام المشار إليها في مؤلف الدكتور البارودى، السابق في ص ١٨٦ - ١٨٨. وأيضا حرصت محكمة النقض على عدم تطبيق هذا الدفع عند توافر شروط تطبيق معاهدة سندات الشحن، أنظر الطعن رقم ٣٠٤ سنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٠/٢/١١، موجود في أحمد حسنى، قضاء النقل البحرى (١٩٨٠) في ص ٤٩ - ٥٠. ومع ذلك قارن بعض الأحكام الأخرى التى تتشدد في إعمال هذا الدفع، حيث ذهبت بعض الأحكام الى أن الاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ هو شرط أساسى لقبول الدعوى، وليس لمجرد اثبات العجز أو التلف الذى لحق بالبضاعة، انظر الطعن رقم ١٠٣٥ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/١١/٢٨؛ كذلك فلقد حكم بأنه لايكفى لصحة الاحتجاج مجرد إرساله الى الناقل في خلال المدة المنصوص عليها في المادة ٢٧٤ بحرى وإنما يتعين فوق ذلك اثبات تسليمه إليه، أنظر الطعن رقم ٨٠٨ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/٣/٢٥ (هذان الحكمان مشار إليهما في كتاب الدكتور أحمد حسنى، ملحق قضاء النقض البحرى، المشار إليه سابقا، في ص ٥١-٥٢. وأنظر في الشرط الجوهرى وأثره على الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية: الدكتور هشام صادق، التعليق على أحكام محكمة النقض في مسائل القانون البحرى (١٩٨٥ - الدار الجامعية، في ص١٦٧ - ٢١٣. وأنظر بحث الدكتور أحمد حسنى، الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية على الناقل البحرى - مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى، المجلد (١٠)، العدد ٢٠، (١٩٨٥).

التجارة البحرية تقضى بأنه عند حصول الهلاك أو التلف للبضاعة فيتيعن على مستلمها إخطار الناقل بذلك كتابة فى خلال يومى العمل التاليين لليوم الذى حصل فيه التسليم، وإلا افترض أنه قد حصل تسليمها بالحالة المثبتة فى سند الشحن، اللهم إلا إذا استطاع الشاحن بعدئذ إقامة الدليل على غير ذلك، هذا فى حالتى الهلاك الكلى أو التلف الظاهر. أما إذا كان الهلاك جزئيا أو التلف غير ظاهر فإنه يجوز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوما التالية للتسليم. على أنه لايلزم تقديم الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة وتم إثبات حالتها عند التسليم إما بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة [1].

وتتضمن المادة (١٩) من قواعد هامبورج حكما مقاربا للحكم الوارد فى قانون التجارة البحرى فى هذا الخصوص، حيث يتعين حصول الإخطار عن الهلاك أو التلف الظاهر فى موعد لايتجاوز يوم العمل التالى للتسليم. أما إذا لم يحصل الإخطار فى الموعد المحدد، فتقوم قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها بحالتها. أما فى حالتى الهلاك الجزئى والتلف غير الظاهر فيتعين عمل الإخطار خلال خمسة عشر يوما. وعلى أى الأحوال، لايترتب على عدم حصول الإخطار إنشاء دفع بعدم القبول لصالح الناقل البحرى[2].

على أنه وإن كان هناك شبه اتفاق بين نص المادة ٢٣٩ بحرى، ونص المادة ١٩ من قواعد هامبورج، إلا أن هناك فارقا، ولو أنه فارق بسيط، إلا أنه على درجة كبيرة من الأهمية. ذلك أن المشرع المصرى ضاعف المدة التى يجب حصول الاخطار خلالها، فجعلها يومين من أيام العمل التالية ليوم التسليم، بدلا من يوم

(١) أنظر المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحرى، فقرة ١٦٧ . ومع ذلك فلقد أنشأ القانون البحرى الجديد دفعا بعدم قبول دعوى المسئولية فى حالة التأخير حيث لايستحق الشاحن أو المرسل إليه أى تعويضات إذا لم يحصل اخطار كتابى بحصول التأخير خلال ستين يوما من تاريخ التسليم. أنظر المادة ٤/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية، وأيضا أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون، فقرة ١٦٨ .
وأنظر كذلك الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى المشار إليه سابقا فى ص ١٩٦ - ٢٠٠

(٢) أنظر الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ٧١-٧٢.

عمل واحد كما هو مقرر فى اتفاقية هامبورج[1]. ومما لاشك فيه أن إطالة المدة إلى يومين بدلا من يوم واحد يمثل حماية أوسع للشاحنين أو للمرسل إليهم، حيث تتاح لهم فرصة أكبر وفسحة من الوقت لفحص البضاعة وتحديد الهالك أو التالف منها لإخطار الناقل به، وبصفة خاصة عندما تكون البضاعة المنقولة والمسلمة من كميات كبيرة، ويستغرق تحديد التالف منها بعض الوقت، حتى ولو تعلق الأمر بتلف ظاهر.

سابعاً – تقادم دعوى المسئولية:

عالجت كل من المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية، والمادة ٢٠ من قواعد هامبورج مسألة تقادم دعوى المسئولية التى يمكن إقامتها فى مواجهة الناقل البحرى. ومرة أخرى نجد التشابه الكبير بين تنظيم هذه المسألة فى كل من تشريعنا الوطنى والاتفاقية الدولية المذكورة، فنجد أن مدة التقادم فى كليهما أصبحت عامين. وهذه مدة أطول مما كان يقررها كل من القانون البحرى الملغى ومعاهدة سندات الشحن، حيث كانت مدة التقادم فى كليهما سنة واحدة.

وتبدأ مدة التقادم فى القانون البحرى الجديد «بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم»[2]. كما تقضى اتفاقية هامبورج ببدء هذه المدة « من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها، أو فى حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغى أن يسلمها فيه»[3].

---

(١) ومن تم فإن الاتفاقية الدولية تتبنى فى هذا الخصوص حكما أشد من القانون المصرى. أنظر فى ذلك الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ١٩٦. وفى معنى مقارب أنظر الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ١٧٥ – ١٧٦، ١٧٨.

(٢) أنظر المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية الجديد.

(٣) أنظر المادة ٢/٢٠ من اتفاقية هامبورج.

وهذه المدة تعتبر كافية لحماية الشاحنين، لأن مدة التقادم المحددة بعام واحد والتى كانت تنص عليها معاهدة سندات الشحن والقانون البحرى الملغى لم تكن فى الحقيقة[1] كافية مما كان يؤدى فى أحيان كثيرة إلى عدم امكانية حصول الشاحن أو المرسل إليه على التعويض بسبب تقادم دعواه بمرور عام. ثم إن زيادة مدة التقادم إلى سنتين فى كل من اتفاقية هامبورج والقانون البحرى الجديد لايخل بالتوازن فى العلاقة بين الناقل والشاحن، إذ من شأن هذه المدة المحافظة على حقوق الشاحن لفترة أطول، مع الحرص على إنهاء المنازعات المتعلقة بالنقل البحرى فى وقت سريع حتى لاتتراكم الدعاوى على الناقل[2].

ومع هذا نجد بعض الاختلافات بين التقادم الذى قرره قانون التجارة البحرية المصرى، وذلك الذى جاءت به اتفاقية هامبورج[3]. هذه الاختلافات ولو أنها جزئية، إلا أنها تؤكد مرة أخرى حماية أوسع للشاحنين وللمرسل إليهم من جانب القانون المصرى.

فمن ناحية أولى، نجد أن النص الوارد فى اتفاقية هامبورج يقضى بتقادم أى دعوى تتعلق بنقل البضائع إذا لم تتخذ اجراءات التقاضى أو (التحكيم) خلال مدة

(١) أنظر فى تقادم دعوى المسئولية فى ظل القانون البحرى الملغى: الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ١٨٩ - ١٩٠، وأنظر أيضا فى شرح المادة (٢٧١) من القانون البحرى (الملغى) الدكتورة سميحة القليوبى، القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ٢٨١ - ٢٨٢. وأنظر فى تقادم دعوى المسئولية فى ظل معاهدة سندات الشحن، الدكتور البارودى، المشار إليه فى ص ٢٣٣، والدكتور مصطفى طه، القانون البحرى المشار إليه سابقا فى ص ٣٤٣ - ٣٤٧. ويلاحظ أن الفارق الجوهرى بين القانون البحرى الملغى ومعاهدة سندات الشحن هو بدء مدة التقادم، فبينما تبدأ هذه المدة - وفقا للمعاهدة المذكورة - من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب فيه التسليم، أما فى القانون المصرى، فإن بدء المادة يكون من يوم وصوله السفينة، أنظر الدكتور البارودى، المرجع السابق فى ص ٢٣٣.

(٢) أنظر المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرى، فقرة ١٧٢.

(٣) وفى هذه الاختلافات، أنظر الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المرجع المشار إليه سابقا فى ١٨٩-١٩٢.

سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها... بينما نجد أن النص المصرى يقضى بسريان التقادم عند عدم اتخاذ أى إجراء من اجراءات التقاضى، دون ذكر للتحكيم. ومن ثم فإنه طبقا لاتفاقية هامبورج إذا تضمن عقد النقل البحرى شرط التقديم للتحكيم، ولم تتخذ اجراءته خلال سنتين، فمعنى ذلك تقادم أى دعوى ترفع مثلا لإجبار الناقل على التقديم للتحكيم أو لإنفاذ اتفاق التحكيم أو لإجبار الناقل مثلاً على تنفيذ حكم التحكيم إذا كانت العملية التحكيمية بدأت هى الأخرى بعد مرور عامين) . أما النص المصرى فلقد جاء، كما قدمنا، خاليا من الإشارة إلى التحكيم، واقتصر فقط إلى الإشارة على أن التقادم يسرى على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى بمرور عامين دون اتخاذ اجراءات رفع الدعوى مثلا أو القيام بأى اجراء من شأنه قطع مدة التقادم. وعليه، إذا تضمن عقد النقل البحرى شرطا يقضى بتقديم المنازعات التى تنشأ عنه الى التحكيم، ومر عامان دون اتخاذ اجراءات التحكيم، فلاينقضى حق الشاحن فى الإلتجاء إلى التحكيم، كما لاينقضى حقه فى اتخاذ بعض الاجراءات القضائية كالدعوى التى تقام على الناقل مثلا لانفاذ الاتفاق على التحكيم أو لإجبار الناقل على تنفيذ حكم المحكم، حتى بعد مرور عامين. وإغفال المشرع لسريان مدة التقادم القصير على التحكيم، ينم عن فهم وتقدير للتحكيم باعتباره وسيلة غير قضائية لفض المنازعات؛ وبصفة خاصة، أن وقتا طويلا قد ينقضى فى مفاوضات غير علنية بين الطرفين، وخاصة فى الشحنات الضخمة، قبل البدء فى اتخاذ اجراءات التحكيم، ولاشك أن هذه حماية أوسع يوفرها القانون المصرى للشاحن بحيث لايعدم كل الوسائل اللازمة لاقتضاء حقه فى التعويض[1].

ومن ناحية ثانية، فإن مدة التقادم القصير تنطبق فى اتفاقية هامبورج على «أية

(١) ومع ذلك، فإن الدكتور هانى دويدار يذهب عكس هذا الرأى حيث يرى أن أحكام التقادم تسرى سواء تم رفع الدعوى أمام القضاء أو اتفق على إحالتها إلى التحكيم. أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى الجزء الثانى، المشار إليه سابقا فى ص٢٠١.

دعوى تتعلق بنقل بضائع». ومعنى ذلك أن نطاق التقادم القصير يتسع ليشمل أى دعوى ترفع على أساس هذه الإتفاقية طالما كانت بسبب نقل البضائع، وهذا يشمل جميع الدعاوى التى ترفع من الشاحن على الناقل أو العكس أو تلك التى ترفع من الشاحن على الناقل أو العكس أو تلك التى تر فع من الغير، وسواء كان أساس رفع الدعوى هو الخطأ العقدى أو الخطأ التقصيرى. أما نص المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرى فهو يقضى بأن «تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع...». ومعنى ذلك – فى رأينا – أن نطاق التقادم القصير ينحصر فى أسباب الدعاوى العقدية أو التى أساسها الخطأ العقدى الناشئ عن عقد نقل البضائع. أما الدعاوى المؤسسة على الخطأ التقصيرى فلايشملها النص[١].

ومن ناحية ثالثة، فإن نص المادة ٢/٢٠ من اتفاقية هامبورج يقضى بأن مدة التقادم تسرى «من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها...» أما النص الوارد فى قانون التجارة البحرى فيقضى ببدء هذه المدة من «تاريخ تسليم البضائع...». وعليه، فهناك فارق هام بين النصين. ذلك أنه طبقا لقواعد هامبورج يمكن أن تبدأ مدة التقادم حتى ولو قام الناقل بتسليم جزء من البضائع، ولاشك أن فى ذلك خطورة كبيرة على الشاحن حيث قد يستغرق اتمام التسليم لكل البضاعة وقتا طويلا، بينما تكون مدة التقادم قد بدأت منذ تسليم جزء من هذه البضاعة، مما قد يؤدى الى إهدار حق الشاحن فى التمتع بفترة أطول لبدء احتساب مدة السنتين التى تقام خلالهما الدعوى. أما القانون المصرى، فلقد تفادى هذه الانتقادات وجعل بدء احتساب مدة التقادم من تمام حصول التسليم لكل البضاعة. وفى ذلك حماية أكبر للشاحنين حتى لاتضيع عليهم المدة التى يجوز خلالها إقامة دعوى المسئولية[٢].

---

(١) انظر فى هذا المعنى الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المرجع السابق، ص٢٠٢.

(٢) أنظر فى معنى قريب، الدكتور بهجت قايد، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابق، فى ص ١٩٠.

وأخيرا، فلقد تفوق النص المصرى على النص الوارد فى اتفاقية هامبورج فى صدد الأسباب التى من شأنها قطع مدة التقادم[1]. ذلك أن قواعد هامبورج لم تذكر إلا سببا وحيدا يقطع التقادم وهو قيام الشاحن بتوجيه إعلان كتابى إلى الناقل يتضمن المطالبة. أما نص المادة ٢/٢٢٤ من قانون التجارة البحرية فلقد توسع فى حماية الشاحن بتقرير العديد من الأسباب التى تؤدى إلى قطع التقادم وهى:

١- خطاب مسجل بعلم الوصول.

٢- تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.

٣- ندب خبير لتقدير الأضرار.

٤- الأسباب الأخرى المقررة فى القانون المدنى.

المبحث الرابع
انعكاسات نفاذ اتفاقية هامبورج
على نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية المصرى

تمهيـــــد:

رأينا أن المشرع المصرى، ولو أنه قد اقتبس الكثير من قواعد هامبورج، والتى تستهدف بالدرجة الأولى حماية الشاحنين، إلا أنه - وفى مواضع كثيرة - لم ينقل هذه القواعد نقلا حرفيا، بل تفوق عليها فى أسلوب وأبعاد الحماية التى قرر إسباغها على الشاحنين. لكن هذه الحماية المرجوة للشاحن المصرى والتى كرسها تشريعنا الوطنى أصابها الشلل بسبب نفاذ بقواعد هامبورج، فأصبحت معطلة عن السريان فى مجال النقل البحرى الدولى للبضائع، وذلك بسبب اتساع نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية الجديدة (قواعد هامبورج)، ممايترتب عليه إهدار الغايات التى كان مشرعنا الوطنى يستهدف تحقيقها وهى إضفاء أكبر قدر من الحماية على الشاحنين، تفوق حتى ماتم إقراره فى اتفاقية هامبورج.

---

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص ٢٠١-٢٠٢.

ولمّا كانت اتفاقية هامبورج أصبحت نافذة على المستوى الدولى بعد اكتمال العدد اللازم من تصديقات الدول عليها. كما صدر قرار وزير الخارجية المصرى بنفاذ قواعد هذه الاتفاقية فى مصر. وبهذا، فإن النقل البحرى الدولى للبضائع فى مصر سيكون محكوما بأحكام قواعد هامبورج، وذلك فى النطاق المحدد لها، وهو - كما سنرى - نطاق واسع للغاية، مما يؤثر إلى أبعاد الحدود على النطاق الذى يتعين أن تسرى فيه قواعد قانون التجارة البحرى الجديد.

أولا: اتساع نطاق تطبيق اتفاقية هامبورج لتحكم بطريقة استئثارية النقل البحرى فى مصر:

عالجت المادة الثانية من اتفاقية هامبورج النطاق الذى تسرى عليه قواعدها فيه. وتنص هذه المادة على أن:

«١- تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين:

(أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة، أو

(ب) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة، أو

(جـ) إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها فى عقد النقل البحرى هو الميناء الفعلى للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة، أو.

(د) إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى قد تم فى دولة متعاقدة، أو.

(هـ) إذا كان منصوصاً فى سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل

البحرى على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون اصدرته أى دولة لانفاذ هذه الأحكام.

٢- تسرى أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلى، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أى شخص من أصحاب الشأن.

٣-.............

٤-.............»[١].

ويتضح من هذا النص أن النقل البحرى، لكى يخضع لأحكام الاتفاقية، يجب أن يكون دوليا وفقا للمفهوم الذى حددته المادة الثانية منها، بشرط أن يكون ميناء الشحن أو التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة، أو إذا كان ميناء التفريغ الاختيارى واقعا فى دولة متعاقدة أو إذا صدر سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى فى احدى الدول المتعاقدة، وأخيرا، إذا نص فى سند الشحن على خضوع النقل لأحكام الاتفاقية، أو لقانون أصدرته أى دولة لانفاذ هذه الأحكام. كما يلاحظ أيضا أن أحكام الاتفاقية تسرى دون اعتداد بجنسية ذوى الشأن فى عقد النقل البحرى[٢].

فمن ناحية أولى، تقضى الاتفاقية بسريان أحكامها على النقل البحرى الدولى للبضائع دون النقل البحرى الداخلى. فقواعد هامبورج تنطبق على النقل البحرى بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين، ولامجال لانطباقها على النقل البحرى

(١) المادة الثانية من اتفاقية هامبورج، الجريدة الرسيمة العدد ٢٥ سنة ١٩٩٢، فى ص ١٣١٧ - ١٣١٨.

(٢) أنظر فى شرح نطاق تطبيق قواعد هامبورج بحث الدكتور هشام على صادق، بعنوان: نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ والتشريع البحرى الجديد لسنة ١٩٩٠ فى شأن عقود نقل البضائع بحرا، بحث مقدم إلى مؤتمر القاهرة - الاسكندرية عن التحكيم، تحت رعاية مركز القاهرة الاقليمى للتحكيم التجارى الدولى (أكتوبر ١٩٩٢)، وبصفة خاصة فى ص٣-١٤ (من البحث المشار إليه).

للبضائع الذى يقع بين ميناءين تابعين لدولة واحدة حتى ولو كانت هذه الدولة طرفا فى الاتفاقية[1]. وتطبيقا لذلك، فلاتنطبق أحكام الاتفاقية على النقل البحرى بين ميناءين مصريين (على الرغم من أن مصر دولة مصدقة على الاتفاقية)، وذلك بالنظر إلى فقدان الصفة الدولية للنقل بالمعنى الجغرافى الذى حددته الاتفاقية.

والاتفاقية، وإن اشترطت ضرورة حصول النقل بين ميناءين مختلفين، إلا أنها لم تشترط أن يكون هذان الميناءان تابعين لدولتين متعاقدتين.

ومع هذا، فإن الاتفاقية وضعت بعض الضوابط لهذا السريان المكانى الذى حددته، هذه الضوابط فى مجموعها تشير إلى ضرورة ارتباط النقل، فى الأغلب الأعم من الحالات، بإحدى الدول المتعاقدة. وعند تخلف أحد هذه الضوابط، فإنه ينبغى لكى تسرى قواعد الاتفاقية، أن تنصرف إرادة الأطراف إلى ذلك. وبعبارة أخرى، فإن اتفاقية هامبورج قد اعتنقت، وعلى غرار بروتكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن، ما يعرف بالشرط الجوهرى أو شرط بارامونت Paramount Clause.

وأول هذه الضوابط التى تؤدى إلى تطبيق قواعد هامبورج هو وقوع ميناء الشحن المذكور فى عقد النقل البحرى فى إحدى الدول المتعاقدة[2]. فبمجرد كون ميناء الشحن المنصوص عليه فى العقد واقعا فى إحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية، تعين تطبيق أحكام هذه الأخيرة بطريقة تلقائية، بغض النظر عما إذا كان

(١) أنظر الدكتور هشام صادق، البحث السابق، بعنوان نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج فى ص٥؛ الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى، المشار إليه سابق فى ص ٢٦.

(٢) المادة ١/٢ (أ) من اتفاقية هامبورج وفى تطبيق ذلك على دولة المغرب بإعتبارها دولة طرف فى الاتفاقية، أنظر مقالة:

Hassania CHERKAOUI, Portée Juridique et économique des Rélges de Hambourg.

المقالة المشار إليها سابقا فى مجلة القانون البحرى الفرنسى العدد ٥٢٤، (١٩٩٣) وبصفة خاصة فى ص١٣٣.

ميناء التفريغ يقع هو الآخر فى دولة متعاقدة أخرى. وتطبيقا لذلك إذا كان ميناء الشحن المذكور فى سند الشحن هو ميناء الاسكندرية فى مصر (ومصر دولة متعاقدة)، وكان ميناء التفريغ هو ميناء (مرسيليا) فى فرنسا (وفرنسا دولة غير متعاقدة)، وجب إخضاع النقل لأحكام قواعد هامبورج.

أما الضابط الثانى الذى يؤدى إلى سريان أحكام قواعد هامبورج، فهو أن يكون ميناء التفريغ المذكور فى عقد النقل البحرى واقعا فى إحدى الدول المتعاقدة[1]. وتطبيقا لذلك، إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه فى العقد هو ميناء الاسكندرية فى مصر، وكان الشحن قد بدأ من ميناء جنوة بإيطاليا، فإنه يتعين تطبيق قواعد هامبورج على هذا النقل على الرغم من أن ميناء الشحن المذكور فى العقد تابع لإيطاليا، وهى دولة غير متعاقدة.

أما الضابط الثالث الذى يؤدى إلى سريان الاتفاقية بطريقة تلقائية فهو النص فى عقد النقل البحرى على عدة موانئ اختيارية للتفريغ، فإذا كان أحد هذه الموانئ هو الميناء الفعلى للتفريغ، وكان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة، كان من المتعين سريان قواعد هامبورج[2]. ومثال ذلك أنه إذا تم شحن بضاعة من ميناء مرسيليا فى فرنسا (وهى دولة غير طرف فى الاتفاقية)، وكان مذكورا فى سند الشحن إمكانية حصول التفريغ إما فى ميناء جنوة فى إيطاليا، أو فى ميناء بيريه فى اليونان (وكل من إيطاليا واليونان ليسا طرفين فى الاتفاقية)، أو فى ميناء الاسكندرية فى مصر، فإنه يتعين تطبيق قواعد هامبورج على هذا النقل، فى هذا المثال، إذا حصل التفريغ فى ميناء الاسكندرية، بإعتبار أن هذا الميناء الأخير، وهو ميناء التفريغ الفعلى واقعاً فى دولة طرف فى الاتفاقية. أما لو حصل تفريغ البضاعة، فى هذا المثال أيضا فى ميناء بيريه مثلا، فلا تنطبق قواعد هامبورج.

---

(١) المادة ١/٢ (ب) من اتفاقية هامبورج. وراجع فى تطبيق ذلك على المغرب مقالة CHERKAOUI السابق الإشارة إليها، فى ص ١٣٤.

(٢) المادة ١/٢ (جـ) من اتفاقية هامبورج.

أما الضابط الرابع، فهو مجرد صدور سند الشحن البحرى، أو أى وثيقة أخرى يكون من شأنها اثبات عقد النقل البحرى للبضائع فى إحدى الدول المتعاقدة[1]. ومن ثم، فلايشترط فى هذه الحالة - لسريان قواعد هامبورج - أن يكون أى مس ميناءى الشحن أو التفريغ واقعا فى إحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية، إذ يكفى (صدور) سند الشحن فى أى دولة متعاقدة. ومثال ذلك، صدور سند الشحن فى مصر، وحصول النقل بين طرابلس فى ليبيا ومرسيليا فى فرنسا (وكل من ليبيا - بإعتبارها الدولة التى يتبعها ميناء الشحن - وأيضا فرنسا - بإعتبارها الدولة التابع لها ميناء التفريغ - ليستا دولتين طرفين فى الاتفاقية). وعليه، فلايشترط - لسريان أحكام قواعد هامبورج - حصول النقل بين دولتين متعاقدتين، بل ولايشترط أن تكون إحدى هاتين الدولتين طرفا فى الاتفاقية إذ يمكن تطبيق هذه القواعد بمناسبة حصول النقل بين دولتين كلتاهما ليستا طرفين فى اتفاقية هامبورج، لمجرد صدور سند الشحن فى دولة ثالثة متعاقدة، حتى ولو لم ترتبط هذه الدولة الأخيرة - مكانيا - بعملية النقل البحرى ذاتها. ولاشك أن فى ذلك توسعة كبيرة لسريان أحكام قواعد هامبورج.

أما الضابط الأخير الذى يمكن على أساسه تطبيق قواعد هامبورج، فهو إدراج شرط فى سند الشحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يقضى بسريان هذه القواعد أو بسريان أحد التشريعات الوطنية التى تأخذ بها. ومعنى ذلك أنه على افتراض غياب أحد الضوابط الأربعة السابقة اللازم وجودها لإعمال قواعد الاتفاقية، فإنه تظل مع ذلك هناك فرصة لتطبيق هذه القواعد فيما لو اتفق الأطراف على الأخذ بها فى شرط يتم وضعه فى سند الشحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة للعقد، أو بالإحالة إلى قانون يأخذ بهذه القواعد[2]. وهذا مايعرف بالشرط الجوهرى، والذى سبق لبروتكول عام ١٩٦٨ تقريره.

---

(١) المادة ١/٢ (د) من اتفاقية هامبورج.

(٢) المادة ١/٢ هـ من اتفاقية هامبورج.

وبصفة عامة، فلنا على نص المادة الثانية من قواعد هامبورج ملاحظتان:

أما الملاحظة الأولى، فهى أن نطاق التطبيق المكانى لاتفاقية هامبورج أوسع كثيرا مماكانت تقرره معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤، مع بروتكولها المعدل لعام ١٩٦٨. ذلك أن معاهدة سندات الشحن - قبل تعديلها - كانت تقضى بسريان أحكامها على كل سند شحن صدر فى إحدى الدول المتعاقدة، مع الأخذ فى الاعتبار ضرورة اتصاف النقل بالدولية، أى أن يكون بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين، على أن تكون إحدى هاتين الدولتين - على الأقل - طرفا فى المعاهدة[١]. ولاشك أن نطاق التطبيق الذى حددته هذه المعاهدة نطاق ضيق إذ كان يفلت من هذا النطاق النقل بين دولتين طرفين فى المعاهدة، إذا لم يصدر سند الشحن فى دولة متعاقدة، أو إذا لم ينتم كل من الشاحن والناقل بجنسيتهما إلى إحدى الدول المتعاقدة. صحيح إن بروتكول عام ١٩٦٨ قد توسع فى النطاق الذى تسرى فيه المعاهدة، بحيث أصبح من الممكن أيضا إعمال أحكامها إذا كان النقل قد بدأ من ميناء تابع لدولة متعاقدة، حتى ولو لم يصدر سند الشحن فى هذه الدولة، كصدوره مثلا فى دولة غير طرف فى المعاهدة، كما أصبح من الممكن تطبيق المعاهدة - بعد تعديلها - إذا وضع الأطراف شرطا فى سند الشحن يقضى إلى الأخذ بها أو تطبيق تشريع وطنى يأخذ بأحكامها، وذلك كله دون اعتداد بجنسية الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه، أو جنسية السفينة[٢].

وعلى الرغم من التوسعة التى أصابت نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن بعد تعديلها عام ١٩٦٨، إلا أن تطبيقها، مع هذا، لم يكن استئثاريا فى مجال النقل البحرى الدولى للبضائع، إذ كانت الفرصة مواتية لتطبيق أحكام القانون المصرى

---

(١) راجع فى شروط تطبيق معاهدة بروكسل قبل تعديلها ببروتكول عام ١٩٦٨، الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص٣٠٠ - ٣٠١.

(٢) راجع فى شروط تطبيق معاهدة سندات الشحن بعد تعديلها عام ١٩٦٨، الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص٣٠١-٣٠٢.

(الملغى) على هذا النوع من النقل فى الفروض التى لا تشملها المعاهدة. خذ مثلا الفرض الذى تشحن فيه بضاعة من دولة غير طرف فى المعاهدة، ويكون ميناء التفريغ هو أحد الموانئ المصرية[1]، وهو فرض عملى كثير الوقوع، وبصفة خاصة أن مصر دولة شاحنين، تعتمد فى جانب كبير من تجارتها على الاستيراد من الخارج. ففى هذا الفرض الأخير، كان من الممكن القول بتطبيق قواعد القانون البحرى (الملغى) على النقل الدولى للبضائع، إذ لم يرد مايدل على رغبة المشرع المصرى فى قصر نطاق تطبيق هذه القواعد على النقل الداخلى.

أما بعد نفاذ قواعد هامبورج، فلقد بات من الصعب جدا، بل ويكاد يكون من الفروض المستحيلة تصور تطبيق القانون البحرى المصرى الجديد على النقل الدولى البحرى للبضائع[2]. فالأسس التى يمكن بمقتضاها تطبيق قواعد هامبورج تشمل بطريقة استئثارية أى نقل بحرى للبضائع من أو إلى مصر. فقواعد هامبورج، كما اسلفنا، يتعين تطبيقها إذا كان أحد الموانئ المصرية هو الميناء المذكور فى عقد النقل، وسواء كان هذا الميناء هو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، يستوى فى ذلك أن يكون الميناء الآخر الذى سيتم تصدير البضاعة إليه (أى ميناء التفريغ) أو الميناء الذى يحصل استيراد البضاعة منه (أى ميناء الشحن) تابعا أو غير تابع لدولة طرف فى اتفاقية هامبورج، بل إن قواعد هامبورج تسرى حتى فى الحالة التى لايتم فيها الشحن من مصر، وحتى فى الحالة التى لايكون فيها أحد الموانئ المصرية مذكورا فى سند الشحن فى مصر أو فى أى دولة متعاقدة، وذلك إذا تم التفريغ (فعلا) فى مصر (وكان الميناء المصرى الذى تم فيه التفريغ) هو أحد الموانئ (الاختيارية) المنصوص عليها فى عقد النقل البحرى.

---

(١) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ ...، البحث المشار إليه سابقا، فى ص٨.

(٢) فى معنى مقارب، انظر الدكتور هشام صادق، البحث السابق بعنوان نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج، فى ص٩.

والحقيقة إن سريان قواعد هامبورج على النقل البحرى للبضائع فى مصر بناء على أى ضابط من الضوابط الأربعة الأولى التى ذكرتها المادة ١/٢ من اتفاقية هامبورج أصبح يثير التساؤل عن جدوى الشرط الجوهرى الذى قد يتفق فيه كل من الناقل والشاحن على الأخذ بقواعد هامبورج، أو أى قانون يأخذ بأحكامها؟ فى الواقع إنه لن يكون من المتصور أن يحرص أى من الشاحن أو الناقل على وضع هذا الشرط فى عقد النقل البحرى، إذ أن قواعد هامبورج سوف تنطبق بطريقة تلقائية على (جميع) عقود النقل البحرى للبضائع من مصر إلى الخارج أو بالعكس. ومن ثم فلايوجد أى تأثير لوجود أو عدم وجود الشرط الجوهرى فى عقد النقل البحرى للبضائع فى تجارة التصدير أو الاستيراد فى مصر، إذ أن قواعد هامبورج سوف تنطبق بأسلوب تلقائى[١].

على أنه وإن اختفت الفائدة التى يمكن أن يعول الأطراف عليها عند وضع الشرط الجوهرى فى عقد النقل البحرى من أو إلى مصر، إلا أن ذلك لايعنى عدم جدوى الضابط الخاص بتطبيق قواعد هامبورج بناء على الشرط الجوهرى (م١/٢هـ) بصفة عامة، وإلا أفضى ذلك إلى القول بأن المادة ١/٢ هـ من قواعد هامبورج تمثل لغوا، وهو مانتزه عنه المشرع الدولى. إنما يمكن القول بأن تطبيق قواعد هامبورج بناء على الشرط الجوهرى تظهر أهميته فى النقل البحرى للبضائع فى الفروض التى لايكون فيها أى من ميناءى الشحن أو التفريغ واقعا فى إحدى الدول المتعاقدة، ولم يصدر سند شحن فيها. يكون ذلك فى حالة النقل بين دولتين غير متعاقدتين، مع تخلف صدور سند شحن فى أى دولة متعاقدة؛ هنا يمكن لطرفى عقد النقل وضع شرط بمقتضاه يتم الأخذ بأحكام الاتفاقية. ومثال ذلك حصول النقل بين ميناءى بيريه فى اليونان وجنوة فى ايطاليا مع صدور سند الشحن فى إحدى هاتين الدولتين أو فى دولة ثالثة ليست طرفا فى اتفاقية هامبورج، واتفاق

(١) فى نفس المعنى، أنظر الدكتور هشام صادق، فى بحثه بعنوان نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج...، المشار إليه سابقا، فى ص٨-٩.

الشاحن والناقل على الأخذ بقواعد هامبورج. فى هذا المثال، لولا وجود الشرط الجوهرى، لما كان هناك محل لتطبيق قواعد هامبورج. وبعبارة وجيزة، تنحصر أهمية الشرط الجوهرى بالنسبة للنقل الواقع بين دولتين غير طرفين فى اتفاقية هامبورج، لأن النقل الذى تكون فيه أحد الدول الأطراف فى الاتفاقية المذكورة بمثابة ميناء الشحن أو التفريغ أو مكان صدور سند الشحن تنطبق عليه قواعد هامبورج دون الحاجة إلى اشتراط ذلك بين طرفى عقد النقل.

ولكن يثور التساؤل عما إذا كان إعمال الشرط الجوهرى والمؤدى إلى تطبيق قواعد هامبورج يتم بناء على إعمال فكرة السريان الذاتى أو التلقائى للإتفاقية أم أنه لايعدو أن يكون سريانا اتفاقيا أى تطبيقاً لقانون الإرادة؟ تظهر أهمية الإجابة عن هذا التساؤل فى أنه لو اعتبرنا أن سريان الاتفاقية اتفاقيا أى بناء على قانون الإرادة، فمعنى ذلك خضوع عقد النقل البحرى للقواعد الموضوعية الواردة فى الاتفاقية، دون قواعد الإجراءات، أما لو اعتبرنا السريان تلقائيا، فإنه يتعين تطبيق قواعد الاتفاقية سواء ماتعلق منها بالموضوع أو بالإجراءات.

وهناك اتجاه جدير بالتقدير يذهب إلى أن مجرد توفر الشرط الجوهرى - فى الحالة محل النقاش - يؤدى إلى سريان اتفاقية هامبورج تلقائيا أو بناء على قوتها الذاتية. ذلك أن المادة الثانية من هذه الاتفاقية لم توجد أى نوع من التفرقة فى تطبيق أحكامها بناء على أى من الضوابط الخمسة التى نصت عليها كأساس للتطبيق. فلا فرق بين أن يتم تطبيق الاتفاقية مثلا بناء على صدور سند الشحن فى إحدى الدول المتعاقدة، أو بناء على وجود أى من ميناء الشحن أو التفريغ فى إحدى هذه الدول، أو أخيرا، بناء على اتفاق الأطراف على تطبيقها. والشرط الجوهرى - كغيره من الضوابط الأخرى التى ذكرتها المادة الثانية من الاتفاقية - يؤدى إلى ضرورة إعمال الاتفاقية «بمالها من قوة سريان ذاتى، وفور تحقق شروط هذا الانطباق كما حددته الاتفاقية ذاتها، وهو اتفاق أطراف العقد على ذلك»[1].

(١) أنظر الدكتور هشام صادق، البحث السابق، فى ص٨.

والحقيقة أننا لم نكن لنتردد فى تأييد الاتجاه السابق لو أن دعوى المسئولية التى يرفعها الشاحن مثلا ستكون أمام جهة اختصاص قضائى تابعة لأحد الدول الأطراف فى اتفاقية هامبورج. ولكن فى الفرض الذى نحن بصدده فإن الشرط الجوهرى المذكور فى العقد ينصرف إلى نقل بين ميناءى دولتين غير طرفين فى الاتفاقية، ومع هذا أراد طرفا العقد إخضاعه لقواعد هامبورج بناء على شرط اتفاقى بينهما. هنا الشاحن - عادة - سيقيم دعوى المسئولية فى أحد الأماكن التى عينتها المادة ٢١ من اتفاقية هامبورج وهى إما ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو المحل الرئيسى لعمل الناقل أو محله المعتاد، أو مكان إبرام العقد بشرط وجود محل عمل أو فرع أو وكالة للمدعى عليه فيه، أو أى مكان آخر يعينه الأطراف لنظر النزاع. هذه الأماكن الاختيارية التى قررها النص ستقع - فى فرضنا - فى الأغلب الأعم من الأحوال فى جهة اختصاص قضائى تابعة لإحدى الدول غير الأطراف فى هامبورج. وعليه، فإن المحكمة المختصة التى قد تقع فى أى من ميناءى الشحن أو التفريغ ستكون حتما فى دولة غير طرف فى الاتفاقية، بإعتبار أن النقل فى فرضنا يتم بين دولتين غير متعاقدتين. أما بالنسبة لمكان عمل الناقل الرئيسى أو محله المعتاد، فإن المحكمة المختصة التى تقع فى هذا المكان ستكون فى الأغلب - فى الفرض الذى نعالجه - فى دولة غير طرف فى الاتفاقية بأعتبار أن الدول الأطراف - حتى الآن - هى من دول الشاحنين، إنما ذلك لايمنع أن يكون للناقل البحرى مكان أو محل عمل رئيسى فى أحد هذه الدول الأطراف، لكن هذا سيكون من قبيل الصدفة البحتة، كذلك ليس من الفروض الغالبة - وفى نقل يتم بين ميناءين لدولتين غير طرفين فى الاتفاقية - أن يكون ابرام العقد فى دولة متعاقدة يكون للناقل فيها فرع أو وكالة أو محل عمل وأبرم العقد عن طريقها، وذلك إن حدث، فهو لايشكل فرضا شائعا. والنتيجة التى نستخلصها من كل الافتراضات السابقة هى أنه إذا حصل النقل البحرى بين ميناءى دولتين غير طرفين فى الاتفاقية، فإن هذا النقل لايمكن بحسب الأصل إخضاعه لقواعد هامبورج،

وإن جاز للأطراف الاتفاق على ذلك بمقتضى الشرط الجوهرى؛ وفى هذه الحالة فإن دعوى المسئولية المرفوعة ستكون - كما رأينا - أمام جهة اختصاص قضائى لدولة غير متعاقدة، فى الأغلب من الحالات. هنا من الصعب القول بأن القاضى الأجنبى - فى محكمة تابعة لدولة غير متعاقدة - سيلتزم بتطبيق قواعد هامبورج بطريقة تلقائية بناء على فكرة الإعمال الذاتى للاتفاقية، ولكن الأوفق القول بأن هذا القاضى سيقوم بتطبيق هذه القواعد التى انصرفت إليها إرادة الأطراف باعتبارها قانون الإرادة الواجب تطبيقه على عقد النقل البحرى. ومع هذا، فإن الفرض الوحيد الذى يمكن فيه القول بإمكان تطبيق الاتفاقية تطبيقا تلقائيا - بناء على توفر الشرط الجوهرى فى عقد النقل - يكون فى حالة رفع دعوى المسئولية أمام جهة اختصاص قضائى تابعه لإحدى الدول الأطراف فى اتفاقية هامبورج. ويحصل ذلك عندما يعين الأطراف - عند وضع الشرط الجوهرى - فى العقد مكانا معينا لإقامة دعوى المسئولية بحسب ماتقضى به المادة ٢١/(د) من قواعد هامبورج، ويتصادف أن يكون هذا المكان فى إحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية. هنا - فقط - يمكن القول بأن هذا القاضى الجالس فى محكمة تابعة لإحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية، عليه تطبيق قواعدها بطريقة ذاتية أو تلقائية بالنظر إلى أن دولته عليها التزام دولى بتطبيق كل الأحكام الواردة فيها، سواء ما تعلق منها بالموضوع أو بالإجراءات.

أما الملاحظة الثانية، التى نوردها على نص المادة الثانية من اتفاقية هامبورج، فهى عدم اشتراطها أن يكون أى من الشاحن أو الناقل، أو الناقل الفعلى أو المرسل إليه أو أى شخص من ذوى الشأن تابعين بجنسياتهم إلى أى دولة من الدول المتعاقدة فى الاتفاقية المذكورة[1].

---

(١) أنظر المادة ٢/٢ من اتفاقية هامبورج. وأنظر فى شرح هذه الفقرة من المادة الثانية: الدكتور هشام صادق، بحثه فى نطاق تطبيق أحكام اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨، المشار إليه سبق فى ص١٣؛ الدكتور سعيد يحيى، مسئولية الناقل البحرى...، المشار إليه سابقا، فى ص٢٧.

وتطبيقا لذلك فإن النقل البحرى للبضائع الذى يحصل مثلا بين شركة نقل فرنسية وشاحن برازيلى، ويكون ميناء التفريغ هو ميناء الاسكندرية فى مصر، فإن هذا النقل يخضع لأحكام اتفاقة هامبورج على الرغم من أن كلا من الشاحن والناقل لاينتميان بجنسيتهما إلى إحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية المذكورة.

أضف إلى ذلك أن اتفاقية هامبورج لاتشترط لسريان أحكامها تمتع السفينة التى يحصل عليها النقل بجنسية دولة أى من الشاحن أو الناقل أو تمتعها هى نفسها بجنسية إحدى الدول المتعاقدة. فمثلا النقل البحرى الذى يحصل على متن سفينة ذات جنسية فرنسية وتحمل العلم الفرنسى ويكون فيه ميناء التفريغ هو الاسكندرية فى مصر، فإنه يخضع لأحكام الاتفاقية، على الرغم من أن السفينة لاتتمتع بجنسية أى دولة طرف فى الاتفاقية. فمعيار تطبيق قواعد هامبورج، هو إذا معيار مكانى بالدرجة الأولى لأنه يكون إما بناء على كون أى من ميناءى الشحن أو التفريغ أو ميناء صدور سند الشحن تابعا لإحدى الدول المتعاقدة، أو بناء على الشرط الجوهرى عند تخلف المعيار المكانى.

ويترتب على ذلك نتيجة بالغة الأهمية وهى أن نطاق تطبيق قواعد هامبورج على النقل الدولى للبضائع هو نطاق شامل واستئثارى لأنه يغطى جميع الفروض التى يحصل فيها هذا النقل من الموانئ الأجنبية إلى مصر، أو من أى ميناء مصرى إلى أى ميناء أجنبى. ولاشك أن هذه النتيجة تثير التساؤل عن نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، وهل يقتصر هذا النطاق على النقل البحرى الداخلى، دون النقل الدولى؟ وإن كان الأمر كذلك، فهذا مما لاشك فيه يعطل الحماية التى جاءت بها قواعد هذا القانون والتى رأينا أنها أوسع كثيرا من الحماية التى قررتها اتفاقية هامبورج نفسها.

ثانيا- هل ينحصر تطبيق قواعد قانون التجارة البحرية فى نطاق النقل الداخلى دون النقل الدولى البحرى للبضائع؟

لم يرد فى صلب قانون التجارة البحرية الجديد ما يشير إلى أن نطاق تطبيق قواعده المتعلقة بالنقل البحرى للبضائع تنحصر فى المجال الداخلى، إلا أنه، كما رأينا، فإن نفاذ قواعد هامبورج على المستوى الدولى وامتداد واتساع مجال تطبيقها على النحو الذى عالجناه قد أثر بشكل مباشر على المجال الذى يمكن أن تسرى فيه قواعد القانون المصرى الجديد. إذ لما كانت قواعد هامبورج تنطبق بالضرورة على كل نقل بحرى دولى من أو إلى مصر، فإن ذلك يؤدى إلى انحسار نطاق سريان قواعد القانون البحرى المصرى الجديد المتعلقة بنقل البضائع لتقبع فى مجال النقل الداخلى[1]، وبحيث لاتسرى هذه القواعد على النقل الدولى للبضائع، سواء كانت هذه القواعد موضوعية أم اجرائية.

ومعنى ذلك أن قواعد حماية الشاحنين الواردة فى قانوننا الوطنى، والتى استعرضنا بعض مظاهرها فى المبحث الأول من هذه الدراسة لن تجد مجالا للتطبيق فى النقل الدولى للبضائع، ممايجعل هذه الحماية لغوا لايجد صداه العملى فى هذا القطاع الحيوى من النقل، وبصفة خاصة أن الجانب الأكثر والأخطر فى التأثير على الاقتصاد القومى هو ذلك النقل الدولى، لأن فى مثل هذا النقل الأخير تبرز الحاجة الحقيقية والماسة الى حماية الشاحنين الوطنيين، وهم الشاحنون المصريون فى مواجهة الناقلين الأجانب.

صحيح، كما قيل، إنه مما يخفف من آثار عدم تطبيق القواعد المتعلقة بنقل البضائع فى قانون التجارة البحرية الجديد على النقل البحرى الدولى هو نفاذ اتفاقية هامبورج، وهذه الأخيرة تستهدف حماية الشاحنين، بل إن قانوننا البحرى الجديد

---

(١) أنظر فى ذلك الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج...، فى ص١٤-١٥.

قد استقى أحكامه من قواعد هامبورج نفسها، مما يحقق فى نهاية المطاف الأهداف التى أرادها مشرعنا، وهى حماية الشاحنين، بطريقة أو بأخرى[1].

والحقيقة أنه مما لاشك فيه أن مشرعنا الوطنى قد نقل واقتبس معظم أحكام اتفاقية هامبورج مما يخفف إلى حدما من الآثار المترتبة على عدم تطبيق قواعد قانون التجارة البحرية على النقل الدولى للبضائع، إلا أنه يبقى مع ذلك أن الشاحنين المصريين فى هذا النوع من النقل لن يستفيدوا من الحماية الأوسع والأشمل التى جاءت فى تشريعنا الوطنى. إذ رأينا كيف أن قانون التجارة البحرية قد تفوق على قواعد هامبورج فى مواضع كثيرة، بل كان أبلغ فى الحماية التى يتعين اسباغها على الشاحنين.

وفى اعتقادنا أن مشرعنا الوطنى لم يكن فى نيته عند وضع قانون التجارة البحرية الجديد قصر قواعده على حكم النقل الداخلى دون النقل الدولى. ويمكن تأييد هذه الفكرة ببعض النصوص الواردة فى هذا القانون.

فمن ناحية أولى، فإن نص المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحرية يقضى بأن الناقل يضمن هلاك البضاعة أو تلفها إذا حصل ذلك أثناء فترة النقل البحرى. ولقد ذكرنا أن التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث لايمكن للناقل دفع المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبى. على أن الفقرة الثانية من المادة ٢٢٧ تقضى بأن أحكام المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة المذكورة لاتسرى على الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا اتفق الأطراف على غير ذلك.

وينبثق عن ذلك، أنه إذا كان المشرع يستبعد من نطاق تطبيق أحكام المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١/٢٢٧ النقل الساحلى بين الموانئ المصرية[2]، فيستفاد

---

(١) أنظر فى هذا المعنى الدكتور هشام صادق، البحث السابق، فى ص١٥.

(٢) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار إليه سابقا فى ص٢٦.

من هذا أن النص قد تمت صياغته أصلا لكى يكون قابلا للتطبيق على النقل الدولى للبضائع. فالمشرع المصرى كان جل هدفه إضفاء أكبر قدر من الحماية على الشاحنين فى النقل الدولى البحرى للبضائع وذلك بإقامة مسئولية الناقل على إلتزامه بتحقيق نتيجة وضمان سلامة البضائع. وبعبارة أخرى، فإن نصوص المسئولية الواردة فى قانون التجارة البحرية (م ٢٢٧) هى بطبيعتها قابلة للتطبيق على النقل البحرى الدولى حماية للشاحنين[1]، إنما هذه الحماية أصبحت، كما سبق وأن أوضحنا محجوبة بسبب إعمال ونفاذ قواعد هامبورج.

ومن ناحية ثانية، فإن نص المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحرى يمكن أن يؤيد رأينا من أن نصوص هذا القانون قد تم وضعها أصلا لكى تحكم النقل الدولى للبضائع. فهذا المادة تنص على أنه «فى حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المذكور. ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام».

فهذا النص الخاص بالتحكيم يواجه الفرض الذى يتم فيه الاتفاق بين طرفى عقد النقل (الشاحن والناقل) على تطبيق قواعد قانونية أخرى غير تلك التى جاء بها قانون التجارة البحرية. فإذا كانت هذه القواعد التى اتفق عليها الأطراف تخالف القواعد الآمرة فى القانون البحرى المصرى، تعين إبطال هذا الاتفاق إذا حصل قبل نشأة النزاع، وكان من شأنه إعفاء المحكمين من التقيد بهذه القواعد الآمرة.

وليس من المعقول أن ينص المشرع على الحكم السابق إلا إذا كان يقصد انصرافه إلى الاتفاق الذى يحصل بين الشاحن والناقل فى النقل الدولى

(١) أنظر الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الثانى المشار إليه سابقا فى ص٢٦.

للبضائع[1]. لأنه لاجدوى من النص على هذا الحكم إذا ما تعلق الأمر بعقد نقل بحرى داخلى، والذى لايثير مسائل تنازع قوانين؛ وحتى على افتراض أن الأطراف قد اتفقوا على تطبيق قانون أجنبى على هذا العقد، فإن «مثل هذا الاتفاق إن حدث فهو ينزل القانون المختار منزلة الشروط العقدية التى لايجوز لها أن تخالف الأحكام الآمرة فى القانون الذى يخضع له العقد، وهو القانون المصرى بالضرورة»[2]. ومن ثم فطالما كان عقد النقل البحرى داخليا فهو لن يخضع لقانون آخر غير القانون المصرى، سواء كان المشرع قد قرر ذلك الحكم فى المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية أم لم يقرره. ويترتب على ذلك أن الحكم المقرر فى المادة المذكورة قد تم وضعه أصلا ليواجه حالة الاتفاق على التحكيم فى النقل البحرى الدولى للبضائع. إذ أن المشرع عند وضعه لهذا النص، لم يكن فى حساباته أن مجال تطبيق القانون البحرى الجديد سيكون منحصرا فى النقل الداخلى للبضائع. وبالتالى فلقد اقتبس مشرعنا نص المادة ٢٤٧ بحرى من المادة ٢٢ من قواعد هامبورج لمواجهة الفرض الذى يختار فيه الأطراف - عند الاتفاق على التحكيم - قواعد قانونية أخرى لاتؤهل الشاحن لنفس القدر من الحماية التى يخولها له القانون المصرى وتكون مخالفة للقواعد الآمرة فى هذا القانون. ومما يؤكد سلامة هذا النظر أن نص المادة ٢٤٧ بحرى ذاته، بمفهوم المخالفة، يجيز للأطراف بعد نشأة المنازعة الاتفاق بين الأطراف على إعفاء المحكمين من الالتزام بأحكام القانون المصرى، وهذا أمر لايتصور حصوله إلا إذا تعلقت المنازعة بعقد نقل دولى بحرى، إذ لايمكن حصول ذلك النقل الداخلى إلا إذا كان المحكمون مفوضون بالصلح.

(١) أنظر فى هذا المعنى، الدكتور فريد العرينى، نقل البضائع بحرا بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية المصرى الجديد...، البحث المشار إليه سابقا فى ص٥١.

(٢) أنظر الدكتور هشام صادق، نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج...، المشار إليه سابقا فى ص١٥.

والخلاصة، أن قواعد حماية الشاحنين التى جاء بها القانون البحرى المصرى الجديد هى قواعد بطبيعتها قابلة للتطبيق على النقل البحرى الدولى للبضائع؛ إذ لايوجد فى (ذاتية) هذه القواعد مايمنع من إعمالها على هذا النوع من النقل، سوى نفاذ قواعد هامبورج، مما أدى إلى انحسار نصوص القانون البحرى المصرى لكى ينحصر مجال تطبيقها على النقل البحرى الداخلى.

الفصل الثالث

العقود البحرية المساعدة

تمهيـــــد:

عندما تقوم السفن بملاحة رئيسية أياً كان الغرض منها، أى سواء كانت بقصد نقل البضائع أو نقل الأشخاص، أو للصيد أو للنزهة، فإنها قد تحتاج إلى معاونة ومساعدة سفن أخرى فى تحقيق أغراضها. وأهم الخدمات التى تقدم إلى السفن التى تقوم بالملاحة الرئيسية هى خدمة الإرشاد وخدمة القطر.

فعادة ماتحتاج السفن عن دخولها إلى الموانى أو عند الخروج منه أو للمرور فيه إلى الإرشاد. كما أن السفن قد تتعطل الاتها ومحركاتها بسبب عطل ما، أو بسبب حادث معين، فتحتاج إلى سفينة أخرى تقطرها.

وفيما يلى نعالج هذين الموضوعين: الإرشاد البحرى، والقطر البحرى، وذلك فى مطلبين على التوالى.

المبحث الأول

عقد الإرشاد

أولاً- أهمية الإرشاد

قد يحتاج الربان أثناء دخوله أو خروجه من الموانى والقنوات شخصا يقوم بمعاونته وتوجيهه خلال هذه الفترة، وذلك حرصاً على السفينة وماعليها وعلى منشآت الميناء أيضاً. هذا الشخص الذى يستعين به الربان يسمى المرشد.

وقديماً، كان المرشد هو الذى يتولى قيادة السفينة خلال فترة دخولها وخروجها من الميناء، بينما كان الربان يتمتع فقط بالمهام التأديبية، ولكن هذا الوضع قد تغير فى العصر الحديث، بحيث أصبح دور المرشد قاصراً على مجرد توجيه السفينة وإعطاء النصح للربان. وعليه، فإن قيادة السفينة تثبت للربان، إلا أن

المرشد يزوده بالبيانات والمعلومات الهامة لكي يدخل ويخرج من الميناء في أمان، فالربان قد تتوافر لديه الخبرة الكافية أو الدراية بطبيعة تكوين ميناء ما، وبصفة خاصة إذا كان الدخول فيه أو الخروج منه محفوفاً بالمخاطر نظراً لكثرة وجود الشعاب المرجانية، أو الصخور أو لشدة تعرجاته... الخ.

فوجود المرشد على متن السفينة أصبح على درجة قصوى من الأهمية أثناء دخول أو خروج السفينة من الميناء أو تحركها فيه. إذ أن تواجده من شأنه تفادى الكثير من الحوادث التى قد تؤدى إلى عرقلة الملاحة فى الموانى أو إلى إحداث أضرار بمنشآت الميناء، أو التلوث البحرى. ولهذا، فإن بعض الدول، ومنها مصر، جعلت نظام الإرشاد فى الموانى اجبارياً، كما سوف نرى.

ثانياً – التنظيم التشريعى للإرشاد فى مصر:

لم يعالج التقنين البحرى الملغى نظام الإرشاد البحرى، ومع ذلك فإن المادة (٤٢) منه كانت تشير إلى أن نظام الإرشاد هو نظام اختيارى متروك لمشيئة الربان، حيث أجازت له الاستعانة بمرشد إذا اقتضى الحال الرسو فى ميناء لم يسبق له الرسو فيه.

على أن المشرع المصرى أصدر القانون رقم ١٣٧ لسنة ١٩٤٧ والذى نظم الإرشاد فى ميناء الاسكندرية، وتم إلغاء هذا القانون، وحل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥. ثم ألغى هذا القانون الأخير بدوره، وحل محله القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ والخاص بتنظيم الإرشاد فى كل من مينائى الإسكندرية والدخيلة.

أما الإرشاد فى ميناء السويس، فلقد نظمه المشرع بمقتضى القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩، كما صدر قرار من وزير النقل رقم ١٤٤ لسنة ١٩٧٠، فى شأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا، وأيضاً القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بتنظيم هيئة قناة السويس، والذى تضمن بدوره أحكام الإرشاد فيها. كما صدر القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣، والخاص برسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو

والمكوث، كما تضمن الجدول رقم(١) الملحق بهذا القانون بيان مناطق الإرشاد فى الموانى الآتية: الاسكندرية، السويس، وبورسعيد وسفاجا والحمراوين، والقصير، وأبى غصون، وشرم الشيخ والطور. وتم تعديل هذا القانون الأخير بمقتضى القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٨٨، ثم بمقتضى القانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٠. أما بالنسبة للإرشاد فى ميناء دمياط، فقد صدر فى شأنه القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦.

ولقد حرص المشرع فى قانون التجارة البحرية الجديد على تنظيم الإرشاد فى الفصل الرابع من الباب الثالث الخاص باستغلال السفينة، حيث أفرد له النصوص من المادة ٢٨٢ إلى المادة ٢٩١. وفيما خلا الأحكام الواردة فى نصوص قانون التجارة البحرية التى تعالج الإرشاد حالياً، فلقد ترك المشرع كل مايتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه ورسومه للقوانين والقرارات الخاصة التى تصدر بهذا الشأن[١].

ثالثاً – مدى الالتزام بالإرشاد:

يثور التساؤل عن ما إذا كان الأخذ بنظام المرشد اختيارى أم اجبارى؟ أو بعبارة أخرى، هل الربان حر فى الاستعانة بمرشد أم له الخيار فى ذلك؟

فى ظل القانون الملغى، كانت المادة (٤٢) منه تتضمن الإشارة إلى الطبيعة الاختيارية لنظام الإرشاد، إذ كان الربان حراً فى الاستعانة بمرشد من عدمه، اللهم إلا إذا كان يجهل مسالك الميناء، كما لو كان يدخله لأول مرة. أما قانون التجارة البحرية الجديد، فقد جاء بصريح الحكم فى تأكيد الطبيعة الإجبارية للإرشاد، فالمادة ١/٢٨٢ منه تنص على أن «الإرشاد إجبارى فى قناة السويس وفى الموانى المصرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص». ومعنى ذلك أنه يجب على كل سفينة الاستعانة بمرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد فى الموانى المصرية أو الخروج منها أو السير فيها، ولايسمح لها بالتحرك إلا بعد صعود المرشد على متنها.

---

(١) المادة ٢/٢٨ من قانون التجارة البحرية.

وإذا كانت السفينة خاضعة لنظام الإرشاد الاجبارى، ومع ذلك خالفته، فلقد نص المشرع على عقوبات وجزاءات معينة يتعين توقيعها على السفينة المخالفة. وهذه العقوبات قد تكون مالية وقد تكون جنائية. فالمادة (١٢) من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ تلزم كل سفينة تخضع لنظام الإرشاد ولا تستعين بخدمات المرشد، بأداء رسم الإرشاد المقرر فى القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣، علاوة على رسم إضافى مقداره ٢٠٠٠ جنيه، وذلك إذا دخلت السفينة الميناء أو تحركت فيه، ومع ذلك لاتلتزم السفينة بدفع المبلغ الإضافى، إن كانت قد حصلت على إذن بالدخول. كما تنص المادة ١٣ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الإرشاد بمينائى الاسكندرية والدخيلة على معاقبة ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد بالحبس مدة لاتجاوز سنتين وبغرامة لاتقل عن ألف جنيه، ولاتزيد على ثلاثة آلاف جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين فى حالة الدخول إلى منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد، مالم يكن قد أذن له بذلك.

رابعاً – السفن التى تخضع للإرشاد الإجبارى:

الأصل أن جميع السفن تخضع لنظام الإرشاد الاجبارى. ويستوى فى ذلك أن تكون هذه السفن سفناً مصرية أم أجنبية. كما يستوى أن تكون سفناً تجارية، أو سفناً للصيد أو للنزهة. على أن القوانين الخاصة بتنظيم الإرشاد أعفت بعض السفن من الالتزام بالإرشاد الاجبارى. ومن هذه القوانين القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ والخاص بتنظيم الارشاد فى ميناءى الاسكندرية والدخيلة، إذ تنص المادة الأولى منه على استثناء السفن الآتية من الخضوع لنظام الإرشاد الاجبارى:

١- السفن الحربية، أياً كانت جنسيتها.

٢- السفن المملوكة للحكومة والهيئات العامة التى لاتقوم بأعمال تجارية.

٣- السفن الآلية التى تقل حمولتها عن ٣٠٠٠ طن.

٤- السفن والعائمات المرخص لها بالعمل فى موانى جمهورية مصر العربية

كالبراطيم والمواعين والزوارق والجرارات والقاطرات والرافعات والكراكات وقوارب الغطاسة والأحواض العائمة وغيرها مما لايبرح الميناء عادة.

٥- السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهرى.

وهذه وإن كانت معفاة من الاستعانة بمرشد، إلا أنها تلتزم مع ذلك بالقواعد الخاصة بالملاحة فى مناطق الإرشاد التى يصدر بها قرار من وزير النقل البحرى. كما يجوز لهذه السفن - إن أرادت - الاستعانة بخدمات المرشد، وفى هذه الحالة تلتزم بدفع الرسم المقرر للإرشاد وفقاً لحمولتها[١].

وتقوم هيئات معينة بتولى الإرشاد فى الموانى المختلفة فمثلاً تتولى هيئة قناة السويس إدارة مرفق الإرشاد فى مينائى السويس وبورسعيد وقناة السويس، كما تتولى الهيئة العامة لميناء الاسكندرية إدارة ميناءى الاسكندرية والدخيلة؛ وبصفة عامة، تتولى الهيئة العامة لكل ميناء إدارة مرفق الإرشاد فيها.

وجدير بالذكر أن هيئة الإرشاد تتمتع بشخصية معنوية، ولها رأس مال خاص يتكون من حصيلة رسوم الإرشاد، كما يمثلها رئيس يعبر عنها. على أن هذه الهيئة لاتعتبر شركة، ولاتعد مؤسسة عامة، وبالتالى فلايعتبر المرشدون فيها موظفون عموميون[٢].

ولايمارس الإرشاد إلا المرشدون أو الأفراد الذين يصرح لهم بذلك من رئيس هيئة الميناء[٣]. ويكون تعيين المرشدين وتحديد مرتباتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وسائر أوضاعهم الوظيفية وفقاً للقواعد التى تصدر بها اللائحة الخاصة بذلك من مجلس إدارة الهيئة، وذلك دون التقيد بالنظم والقواعد الحكومية[٤].

---

(١) أنظر المادة الأولى من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩.

(٢) أنظر فى ذلك الدكتور على جمال الدين عوض، النقل البحرى للبضائع (١٩٩٢)، فى ص٨٧.

(٣) أنظر المادة الخامسة من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩.

(٤) أنظر المادة الرابعة من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩.

وفى كل الأحوال، لايجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية أن تباشر الإرشاد فى المياه الاقليمية المصرية[1]. ومع هذا أجاز القانون للوزير المختص الترخيص باستخدام السفن الأجنبية فى عمليات الإرشاد لمدة زمنية محددة[2]. وكل من يخالف هذا القيد يعاقب بالحبس وبغرامة لاتجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين[3].

خامساً - الطبيعة القانونية لعلاقة الإرشاد:

لاتوجد أى مظنة حول التكييف القانونى لعلاقة الإرشاد الاختيارية، إذ أن الربان أو المجهز هو الذى يختار المرشد عند الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، كما أن المرشد من جهته يقبل العمل على متن السفينة المخدومة. وعليه، فإن ماينشأ وفقاً لهذه العلاقة هو عقد بالمعنى الفنى.

ولكن ثارت المشكلة بالنسبة لتكييف العلاقة القانونية بين المرشد والسفينة فى حالة الإرشاد الإجبارى. هل هذه العلاقة مازالت تحتفظ بطابعها التعاقدى، أم أنها خرجت عن هذا الإطار ليصبح الإرشاد نظاماً قانونياً ينخرط فيه الأطراف لتنطبق عليهم القواعد التى حددها المشرع سلفاً؟ وتزداد أهمية الإجابة عن هذا التساؤل بصفة خاصة بعد أن أصبح الإرشاد نظاماً إجبارياً فى الموانى المصرية جميعها.

ذهب جانب كبير من الفقه المصرى إلى تكييف علاقة الإرشاد الإجبارى على أنها علاقة عقدية[4]. فالايجاب والقبول متوافران حتى فى حالة الإرشاد الاجبارى. فالايجاب يصدر حين يقوم الربان بإرسال إشارة طلب الإرشاد، ويكون

---

(١) المادة ١/٨ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢/٨ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٣/٨ من قانون التجارة البحرية.

(٤) أنظر الدكتور على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المشار إليه سابقاً فى ص١١٤؛ الدكتور محمود سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص ٥٧٦-٥٧٧؛ الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص١٩٤.

ذلك إما برفع سارية الإرشاد عند دخوله منطقة الإرشاد فى الميناء، أو عبر أجهزة اللاسلكى الخاصة بالسفينة. وعلى المرشد عند رؤيته للإشارة أو التقاطه لإشارة اللاسلكى أن يجيب طلب السفينة، وعليه أن يقدم خدماته للسفينة التى تتقدم أولاً. وهذا هو مايمثل ركن القبول فى العقد. ومع ذلك، إذا وجدت سفينة أخرى فى حالة خطر، فعلى المرشد التقدم لمساعدتها أولاً، حتى ولو لم يطلب إليه هذا[١].

وتفريعاً عن ذلك، يذهب هذا الاتجاه إلى أن الإرشاد عقد مؤقت، أو عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم فيه المرشد بتوجيه السفينة عند دخولها أو خروجها من الميناء. ويؤكد هذا الفقه نظره بأنه لايقدح فى وجود العقد قيام المشرع سلفاً بتحديد مقابل خدمة الإرشاد، أو مايطلق عليه رسم الإرشاد، ذلك أن تحديد هذا المقابل بواسطة القانون أو بواسطة شخص من أشخاص القانون كمرفق عام أو شركة، أمر مقبول، ولايدحض الاعتراف بالعلاقة التعاقدية. صحيح أن الإرشاد بات اجبارياً، بيد أن الاجبار على التعاقد غدا مألوفاً فى العقود، وعلى الأخص تلك التى يبرمها الجمهور مع أشخاص ملزمين بتقديم خدمة مثل متعهدى النقل. وعليه، فتحديد رسم الإرشاد سلفاً لايطعن فى وجود فكرة العقد. فكثير من المرافق العامة تتحدد فيها رسوم الخدمة مسبقاً مثل مرفق النقل العام، والبريد، والتليفون وغيرها، ولايمكن نفى الصفة العقدية عن هذه الخدمات. أضف إلى ذلك أن تحديد الشروط اللازمة فيمن يمارس الإرشاد، لايجب أخذه على محمل نفى صفة العقد، فالمشرع فى الكثير من عقود تقديم الخدمات يحدد صفات من يقومون بالخدمة، مثل الطبيب والمحامى وغيرهما، دون أن يطعن ذلك فى الطبيعة التعاقدية التى تربط الطبيب بمريضه، أو المحامى بموكله[٢].

أما الرأى الثانى، فهو ينكر وجود أية علاقة تعاقدية بين الربان والمرشد، وببساطة

---

(١) أنظر المادة ٢٨٤ من قانون التجارة البحرية.

(٢) أنظر فى عرض هذه الحجج الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص٥٧٧ – ٥٨٨.

شديدة، لانعدام كل عناصر العقد فى هذه العلاقة. ففى الإرشاد الاجبارى تختفى حرية الربان فى اختيار المرشد الذى يفضل الاستعانة به، بل أكثر من ذلك، فالربان لايمكنه الخيار بين الأخذ بنظام الإرشاد من عدمه. فالإرشاد نظام مفروض بقوة القانون على جميع السفن الخاضعة له، كما أن المرشد نفسه ليست لديه الحرية فى اختيار السفينة التى يقوم بإرشادها. كما أن موضوع علاقة الإرشاد لايخضع لأى تقدير من أطرافها، فلايمكن للمرشد القيام بقيادة السفينة، فالقيادة تثبت دائماً للربان حتى والسفينة داخل منطقة الإرشاد؛ أضف إلى ذلك أن الرسم أو الأجرة تحددها اللوائح، ولايمكن لأى من الربان أو المرشد مناقشتها، كما أن هذا الرسم لايدفع إلى المرشد نفسه، بل يتم سداده إلى مصلحة الموانى والمنائر أو هيئة الإرشاد.

للأسباب والحجج السابقة يذهب الاتجاه الثانى[1] إلى أن الإرشاد الاجبارى فى الموانى المصرية هو خدمة عامة تقوم بها الدولة من خلال قيام المرشدين لعملهم تحت مظلة هيئة الإرشاد طبقاً للقوانين واللوائح الخاصة بذلك. ويترتب على هذا أن الالتزام بدفع رسم الارشاد لاينشأ عن عقد، بل هو يشبه الضريبة التى تؤدى، وكل ماهنالك أن المجهزين يقومون بدفع هذه المبالغ باعتبارهم مستفيدين من الخدمة التى تؤدى، ثم إن الرسم واجب الدفع سواء قبل الربان الاستعانه بمرشد من عدمه. وأخيراً، فهذا الرسم يتمتع بامتياز بحرى وبذات المرتبة التى تتمتع بها الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام.

سادساً - الالتزامات المترتبة على علاقة الإرشاد الاجبارى:

يترتب على علاقة الإرشاد الاجبارى التزامات متبادلة بين كل من المرشد والمجهز.

---

(١) أنظر فى الاتجاه الثانى: الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص٣٣٣-٣٣٤؛ وأيضاً الدكتور على جمال الدين عوض، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، ص٢٤٦-٢٤٧.

أ- التزامات المرشد:

يلتزم المرشد بإجابة السفينة طالبة الإرشاد بمجرد تلقيه الإشارة الخاصة بذلك؛ كما يجب عليه الصعود على متن السفينة، إن كانت مغادرة للميناء. وكما ذكرنا سلفاً، فالمرشد ليس حراً فى اختيار السفينة التى يتولى إرشادها، بل عليه التقدم فوراً للسفينة التى أرسلت طلب الإرشاد أولاً.بل إن القانون فرض جزاءات تأديبية وجنائية على المرشد الذى يتوانى عن الالتزام بهذه الأصول. فمثلا المادة (١٧) من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط تنص على أنه «يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على شهرين أو بغرامة لاتجاوز ثلاثمائة جنيه كل مرشد امتنع عن عمل من أعمال وظيفته أو ترك أو امتنع عن تأدية واجب من واجبات وظيفته بقصد عرقلة سير العمل أو الإخلال بانتظامه وذلك كله مع عدم الإخلال بالجزاءات التأديبية».

وجوهر التزامات المرشد هو توجيه السفينة توجيهاً صحيحاً. فعلى المرشد إعطاء ربان السفينة المعلومات السليمة عن مسلك الميناء وعن خط السير الذى يتعين اتباعه لدخول الميناء أو للخروج منها أو للمرور بقناة ما.

ولقد نصت المادة (٢٨٦) من قانون التجارة البحرية على أن قيادة السفينة وإدارتها تبقى للربان حتى مع وجود المرشد عليها. وعليه، فإن دور المرشد ينحصر فى كونه ناصحاً ومرشداً، فهو باعتباره صاحب خبرة فى مسالك الميناء ومنعطفاتها يعطى الربان أفضل الوسائل والطرق لدخولها أو للخروج منها. ومع ذلك، فالأخذ برأى المرشد من عدمه رهين بتقدير الربان. فقد يطرح الربان نصائح المرشد جانباً إن رأى أن فى ذلك يمثل تعريض السفينة لخطر ما، إذ مازال الربان هو القائد رغم وجود المرشد على متن السفينة. ومايحدث عملاً، هو أن الربان عادة مايأخذ برأى المرشد.

ب- التزامات المجهز:

الربان، بوصفه نائباً عن المجهز، ليس حراً فى طلب الإرشاد. فالمادة ١/٢٨ من قانون التجارة البحرية الجديد تجعل الإرشاد الزاميا واجبارياً فى قناة السويس، وفى الموانى المصرية التى يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص. وعليه، فإن طلب الإرشاد يكون هو أول التزام على المجهز. ويتفرع عن ذلك ضرورة قيام السفينة الخاضعة لنظام الإرشاد باتباع القواعد التى تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أوتحركها فيها أو الخروج منها.

بل إن القوانين الخاصة بالإرشاد فى الموانى المختلفة تفرض عقاباً على الربان فى حالة تقاعسه عن طلب الإرشاد؛ ومن ذلك نص المادة (١٥) من القانون رقم لسنة ١٩٦٨ فى شأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط والتى تنص على أنه «مع عدم الإخلال بحكم المادة السابقة يعاقب بالحبس مدة لاتجاوز سنتين وبغرامة لاتقل عن ١٠٠٠ جنيه ولاتزيد على ٣٠٠٠ جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد إذا دخل بالسفينة فى منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد مالم يكن قد أذن بذلك من رئيس هيئة الميناء».

ولايجوز للربان الاعتراض على شخص المرشد الذى يتقدم إليه، ذلك أن المرشدين يعملون طبقاً لنظام دورى، فلاخيار للربان فى قبول أو رفض مرشد معين.

وفى بعض الأحوال، قد يضطر الربان إلى اصطحاب أحد المرشدين معه خارج منطقة الإرشاد، ومثال ذلك أن تكون السفينة مغادرة الميناء فى أثناء حالة جوية سيئة، أو أن تكون هناك بعض التيارات البحرية الخطرة خارج منطقه الإرشاد، وهنا قد تكون الاستعانة بخبرات المرشد وتجاربه أساسية للخروج بسلام. وإذا أضطر الربان إلى اللجؤ إلى المرشد فى هذه الأحوال واصطحابه خارج منطقة الإرشاد، فعليه

---

(١) أنظر المادة (٢٨٣) من قانون التجارة البحرية.

الالتزام بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء[١].

وأخيراً، يلتزم المجهز بأداء مقابل الإرشاد، أو مايطلق عليه رسم الإرشاد. وهذه الرسوم يتعين دفعها سواء استعان الربان بالمجهز من عدمه. ولقد صدرت عدة قوانين خاصة بتحديد رسوم الإرشاد فى الموانى المختلفة وأهمها القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ فى شأن رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث. وأيضاً القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٨٨، بتعديل بعض أحكام قانون الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث الصادر بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣. ثم أخيراً، القانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٠. والقاسم المشترك بين هذه القوانين هو أن رسوم الإرشاد يتم تحديدها على أساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة، أما بالنسبة للسفن التى تعبر قناة السويس، فيتم تحديد رسوم الإرشاد عليها فى غاطس ميناء السويس على أساس الحمولة الصافية للسفينة.

وكما ذكرنا سلفاً، فإن السفينة التى تخضع للإرشاد ولاتستعين بخدمات المرشد تلتزم أولاً بدفع رسوم الإرشاد كاملة مع تحمل رسم اضافى مقداره ألف جنيه مصرى إذا دخلت الميناء أو تحركت فيه، اللهم إلا إذا حصلت على إذن بذلك[٢]. ولكن إذا استغنى الربان عن خدمات المرشد بعد حضوره، أو عدلت السفينة على السفر فى الميعاد الذى سبق أن حدده ربانها أو الشركة التالية، فيكون على المجهز دفع تعويض لهيئة الميناء يبلغ مقداره نسبة ٥٠٪ من الرسم المقرر للإرشاد[٣]، ودفع هذه النسبة يفترض من الأصل عدم دخول السفينة إلى الميناء أو تحركها فيه، وإلا التزمت بدفع الرسم كاملاً مع المبلغ العقابى أو الإضافى الذى

---

(١) أنظر المادة (٢٨٥) من قانون التجارة البحرية.

(٢) أنظر المادة ١٣ من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦.

(٣) أنظر المادة ٢ فقرة (د) من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣.

يبلغ ألف جنيه. ولكن الالتزام بدفع نسبة ٥٠٪ من رسم الإرشاد يفترض أن السفينة قد استغنت عن المرشد بعد طلبه، وقبل دخول الميناء.

كما يجوز لوزير النقل البحرى بقرار منه تخفيض الرسوم المقررة بالنسبة لسفن الحاويات والعبارات التى تستخدم الموانى المصرية فى تداول حاويات الترانزيت، على ألا يجاوز التخفيض نسبة ٧٥٪ من قيمة هذه الرسوم.

وأخيراً، فإن المادة (٦٠)، بند (ل) من قانون التجارة البحرية تقضى باعتبار رسوم الإرشاد من الديون البحرية التى يجوز للهيئة بمقتضاها توقيع الحجز التحفظى على السفن. كما أن المادة (٢٩) من نفس القانون تجعل للهيئة امتيازاً من المرتبة الثانية على السفينة وأجرتها، أسوة بامتياز الضرائب والرسوم الأخرى، وهذا الامتياز يلى مباشرة المصروفات القضائية التى أنفقت عند بيع السفينة وتوزيع ثمنها.

سابعاً – المسئولية عن الأضرار الحاصلة بسبب الإرشاد

قد يحدث أثناء القيام بالإرشاد وبسببه أضرار معينة تلحق بالسفينة محل الإرشاد أى السفينة المخدومة، أو بسفينة الإرشاد نفسها، أو بالمرشد أو بالبحارة، أو بالغير. فعلى من تقع المسئولية؟ عالج المشرع المصرى هذه الفروض المختلفة ووضع لها الحلول الخاصة.

١ – المسئولية عن الأضرار التى تصيب السفينة محل الإرشاد (السفينة المخدومة):

قد يصيب السفينة محل الإرشاد أو أحد الأفراد عليها ضرر أثناء ومن خلال قيام المرشد بعمله فى الفترة الخاصة بتنفيذ عملية الإرشاد. وقد تطرأ هذه الأضرار بسبب الخطأ الذى يقع من المرشد عند إدلائه بمعلومات غير صحيحة أو غير ملائمة للربان عن طبيعة مسالك الميناء أو أعماق الممرات المائية أو خطوط السير التى يجب اتباعها، وبسبب سوأ التقدير أثناء مناورات الإرشاد، مما يؤدى إلى جنوح السفينة أو إلى ارتطامها بالشعاب المرجانية أو بالصخور أو بأحد أرصفة الميناء مثلاً.

ومقتضى القواعد العامة أن يكون المرشد مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها طالما صدر منه خطأ ما، بغض النظر عن درجة جسامة هذا الخطأ. على أن المادة (٢٩٠) من قانون التجارة البحرية خرجت عن هذا الأصل الذى تقضى به القواعد العامة إذ تنص على أنه «لايسأل المرشد عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها». والحقيقة أن هذا النص يجعل المرشد غير مسئول عن الأضرار التى تحصل للسفينة محل الإرشاد، حتى ولو كان ذلك راجعاً إلى خطئه الجسيم. وهو مايكاد يجمع عليه الفقه المصرى، فعبارة النص صريحة فى إخلاء مسئولية المرشد. وبعبارة أخرى، فإنه طبقا لقانون التجارة البحرية لايكون المرشد مسئولاً عن أخطائه الشخصية، أياً كانت درجتها، حتى ولو تسبب ذلك فى أضرار شديدة للسفينة. والطريف فى الأمر، أن هيئة الإرشاد نفسها لاتسأل عن هذه الأضرار طبقاً لما قررته محكمة النقض المصرية من أن المرشد خلال فترة الإرشاد ينسلخ فى أدائه لعمله عن الجهة التى يتبعها أصلاً، فلاتسأل هذه الجهة عن أخطائه فى هذه الفترة[1].

ويترتب على ذلك أن مجهز السفينة يتحمل وحده الأضرار التى تصيب السفينة بسبب خطأ المرشد أثناء فترة الإرشاد. ومع ذلك، يذهب رأى فى الفقه المصرى إلى أن «الشرط فى انعقاد هذه المسئولية هو اثبات خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد، ويمكن للمرشد – مع ذلك – التخلص من المسئولية باثبات نسبة الضرر كله إلى خطأ الربان أو الطاقم أو القوة القاهرة»[2].

ولقد برر جانب من الفقه المصرى عدم مسئولية المرشد عن الأضرار الحاصلة للسفينة محل الإرشاد على أساس «تأمين المرشد فى عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته». وبصفة خاصة أن قيادة السفينة تثبت للربان حتى أثناء وجود المرشد على متنها .

---

(١) أنظر حكم محكمة النقض فى ١٩٦٣/١٠/٢٤، مجموعة أحكام النقض السنة ١٤ ص ٩٧٤.

(٢) أنظر الدكتور على جمال الدين عوض، النقل البحرى للبضائع (١٩٩٢)، فى ص٩١.

(٣) أنظر الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون...، المشار إليه، ص ٣٣٩.

وفى اعتقادنا أن نص المادة (٢٩٠) بحرى منتقد. فإذا كان من الممكن تبرير اعفاء المرشد عن أخطائه الشخصية التى لاتتصف بالجسامة، فإنه من الصعب التسليم بإعفاء المرشد فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم، وبصفة خاصة أن نظام الإرشاد فى مصر اجبارى كما أوضحنا من قبل. فهل يكون من المقبول مثلاً إعفاء المرشد من المسئولية فى حالة إدلائه العمدى بمعلومات غير صحيحة عن خط السير الذى يتعين اتباعه والذى قد يكون السبب فى إحداث تلفيات وأضرار بالسفينة، أو التزامها بالتعويض عن الأضرار التى قد تحدثها بمنشآت الميناء؟! ولقد كان نص المادة (٢٩٠) من مشروع القانون البحرى أكثر اتفاقاً مع منطق الأمور إذ كان يقضى بعدم مسئولية المرشد عن الأضرار التى تصيب السفينة المخدومة إلا إذا استطاع المجهز اثبات وقوع خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الإرشاد؛ وعليه، فقد كان المشروع يستلزم ألا يكون الخطأ جسيماً حتى ترتفع عن المرشد مسئوليته، وبالتالى يكون آمناً وهو يؤدى وظيفته حتى مع اقترافه بعض الأخطاء التى لاترقى إلى مرتبة معينة من الجسامة.

٢- المسئولية عن الأضرار التى تصيب سفينة الإرشاد أو المرشد أو أحد البحارة عليها.

تنص المادة (٢٨٨) من قانون التجارة البحرية على أن «يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التى تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد».

وعليه، فإن مجهز السفينة يتحمل كافة الاضرار التى تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذها العملية، حتى ولو كانت هذه الأضرار راجعة إلى خطأ ينسب إلى المرشد نفسه، وبذلك يمكن للمجهز أن يدرأ مسئوليته إذا استطاع اثبات الخطأ الجسيم فى جانب المرشد.

كما تنص المادة (٢٨٩) من قانون التجارة البحرية على أن «يسأل المجهز عن

الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو البحارة». ومن ثمَّ، يكون المجهز مسئولاً عن الأضرار التى تصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد، إذا حصلت أثناء عملية الإرشاد. ومع هذا، أجاز القانون للمجهز أن يدرأ مسئوليته إذا استطاع اثبات أن الأضرار التى حصلت للمرشد أو البحارة كانت بخطأ منهم، وأن هذا الخطأ هو الذى أحدث الأضرار، ويكتفى المشرع فى اثبات ذلك أن يكون هناك ثمة خطأ من المرشد أو البحار حتى ولو كان هذا الخطأ يسيراً وعليه، فلايشترط لكى يتمكن المجهز من دفع مسئوليته اثبات الخطأ الجسيم.

٣- المسئولية عن الأضرار التى تصيب الغير أثناء عمليات الإرشاد:

من المتصور إصابة الغير بأضرار معينة أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إذ قد تصطدم السفينة محل الإرشاد سفينة أخرى أثناء الدخول أو التحرك فى الميناء أو الخروج منه، كذلك قد تحدث السفينة بعض الأضرار بمنشآت الميناء أثناء القيام بمناورات الإرشاد.

فى هذا الفرض يثور التساؤل عن مدى مسئولية المجهز. وللإجابة عن ذلك تنص المادة (٢٨٧) من قانون التجارة البحرية على أن «يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق بالغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الإرشاد». فالغير يرجع على المجهز بالتعويض عن الأضرار التى تحصل أثناء تنفيذ عملية الإرشاد بسبب خطأ المرشد. ذلك أن الربان، باعتباره نائباً عن المجهز، هو الذى يتولى قيادة السفينة وإدارتها حتى مع وجود المرشد على متنها، بل إنها يشرف على المرشد ويراقبه، وله أن يأخذ بنصائحه أو يطرحها جانباً.

ولقد برر جانب من الفقه مسئولية المجهز عن الأضرار الحاصلة للغير بسبب المرشد على أساس أن المرشد يعتبر فى خلال قيامه بالإرشاد تابعاً له، لأنه يزاول نشاطه لحسابه ويؤدى عمله تحت رقابة وإشراف من الربان. ولايطعن فى هذا أن

الإرشاد اجبارياً، ذلك أن المادة ١٧٤ من القانون المدنى تقضى بقيام رابطة التبعية، وإن لم يكن المتبوع حراً فى اختيار تابعه، طالما كان له السلطة الفعلية فى رقابته وتوجيهه[١]. وهذا هو تماماً ماينطبق بالنسبة لعلاقة الربان بالمرشد، إذ أن للأول رقابة وإشراف على الثانى.

ولقد اعترض البعض على وجود أى رابطة تبعية بين المجهز والمرشد، إذ أن مجرد تأدية العمل لحساب المجهز لايعد كافياً فى ذاته للقول بتوافر التبعية فى الواقع. وبرر هذا الفقه مسئولية المجهز قبل الغير بأنها لاتعدو عن كونها حكماً استثنائياً قد قرره القانون لصالح المرشدين على أساس أن خطأ المرشد فى هذه الأحوال هو جزء من مخاطر الرحلة البحرية التى يتعين أن يتحملها المجهز[٢].

كما ذهب البعض الآخر إلى أن مسئولية المجهز تجد أساسها «فى الطبيعة النظامية لعلاقة الإرشاد حيث يحظى المشرع بسلطان كامل فى تنظيم هذه العلاقة وما قد ينشأ عنها من مخاطر. وتبرر تبعية الربان لا المرشد للمجهز مسئوليته عن أخطاء المرشد»[٣].

وفى كل الأحوال، فإن النطاق الزمنى لمسئولية المجهز عن الأضرار الحاصلة للغير محدد بحصوله أثناء تنفيذ عملية الإرشاد. وهنا يثور التساؤل عن المقصود «بفترة تنفيذ عملية الإرشاد». ولقد عرفت هذه الفترة المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى بقولها «إن العملية تبدأ فى حالة الخروج لاستقبال سفينة وتمتد العملية لتشمل الحركات (المناورات) التى تقوم بها سفينة الإرشاد للاقتراب من السفينة المخدومة وصعود المرشد إلى هذه السفينة والوقت الذى يقضيه فيها لتأدية

---

(١) أنظر فى هذا المعنى، الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص١٩٥ - ١٩٦.

(٢) الدكتور أكثم أمين الخولى، دروس فى القانون البحرى، مشار إليه فى مؤلف الدكتور رفعت فخرى، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص ٣٣٦ - ٣٣٧.

(٣) الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، المشار اليه، فى ص ٣٨٦.

عمله وتنتهى العملية بوصول السفينة المخدومة إلى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها. وإذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة، فإن فترة الإرشاد تبدأ منذ صعود المرشد إليها فى ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذى يقضيه المرشد فى السفينة المخدومة لتأدية عمله، وفترة قيام الإرشاد بالحركات اللازمة للاقتراب من السفينة المخدومة لالتقاط المرشد، وينتهى (الإرشاد) بابتعاد سفينة الإرشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذى تكون فيه تحت تأثيرها»[1].

وعليه، إذا حصلت الأضرار للغير خلال هذه الفترة كان المجهز مسئولاً، وإن حصلت خارج نطاق هذه الفترة كان المرشد هو المسئول.

ثامناً – تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد:

تنص المادة (٢٩١) من قانون التجارة البحرية على أن «تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية». ولقد جاء نص هذه المادة مطلقاً بالنسبة لجميع دعاوى الإرشاد. فمدة السنتين المنصوص عليها فى هذه المادة تسرى على كل الدعاوى التى تنشأ عن عملية الإرشاد. فهى تسرى على دعاوى المسئولية المرفوعة على مجهز السفينة المخدومة أو من المجهز على المرشد أو البحارة، أو أى دعوى أخرى متعلقه بالمسئوليات الناشئة عن الإرشاد.

كما يلاحظ أن المدة المشار إليها لا تبدأ فى السريان إلا من تاريخ انتهاء عملية الارشاد.

وأخيراً، فمدة السنتين هى مدة تقادم تخضع لأحكام القواعد العامة فيسرى عليها الوقف والانقطاع.

---

(١) أنظر الفقرة ٢٠٣ من المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى.

المبحث الثانى

عقد القطر البحرى

أولاً - ماهية عقد القطر البحرى:

القطر هو إحدى العمليات البحرية المساعدة، إذ هو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى فى مقابل الحصول على أجرة. ويشترط فى السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، فإذا كانت مملوكة لنفس الشخص، فإن القطر لايتعدى كونه عملية مادية ولاينخرط فى عداد العقود.

والقطر لايكون إلا بين سفينتين، السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة. وبهذا يخرج عن نطاق عقد القطر البحرى العمليات التى تقوم فيها السفينة القاطرة بجر منشآت بحرية عائمة من تلك التى تخصص للخدمة فى الموانى والتى لاتمتلك قوة دفع ذاتية مثل المواعين والصنادل والرافعات والأحواض العائمة وأبراج التنقيب عن البترول وحطام السفن. فهذه الصور لاتعد عقود قطر، وإنما تعتبر حسب الرأى الراجح فى الفقه بمثابة عقود نقل يتم فيها التعهد من مالك السفينة القاطرة بنقل هذه العائمات الجامدة من مكان إلى مكان آخر، ومن ثَم، فإن هذه العائمات المقطورة تشتبته بالبضائع. وعليه، تخضع الدعوى عن تنفيذ هذه العملية لقواعد النقل ومنها القواعد الخاصة بالتقادم.

والسفن القاطرة هى عادة سفن متخصصة، تتميز بقوة آلاتها ومحركاتها حتى تتمكن من انجاز مهمتها فى الدفع أو فى الجر، كما أنها عادة ماتتميز بصغر الحجم حتى تتمكن من القيام بالمناورات اللازمة لدخول الموانى أو للخروج منها أو للمرور فى القنوات.

والخدمات التى تؤديها السفينة القاطرة قد لاتكون على صورة واحدة، بل تتنوع هذه الخدمات على نحو أو آخر. وفى ذلك تقول المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية إن القطر «عملية تقوم بها فى الغالب سفن متخصصة مجهزة

لهذا الغرض وتؤدى خدمات مختلفة، كمعاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء، وسحب السفن التى تتعطل آلاتها داخل الميناء أو فى عرض البحر، وسحب السفن التى تصير غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التى تفك فيها لتباع حطاماً، والمعاونة على تقويم السفن التى تقذفها الأمواج فوق الشعب والصخور».

ثانياً- خصائص عقد القطر البحرى، وطبيعته القانونية:

تقول المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية إن عقد القطر هو «عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وبتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثانى بدفع أجرة القطر» .

فعقد القطر من العقود الرضائية التى لايستلزم القانون فيها شكلاً معيناً كالكتابة مثلاً. فهو ينعقد بمجرد تلاقى الايجاب مع القبول.

وعقد القطر أيضاً من عقود المعاوضة، إذ أن متعهد عملية القطر عادة مايكون شركة تستهدف تحقيق الربح عن طريق تقديم خدماتها، ولذلك فإنها تحصل على أجرة معينة من السفينة المقطورة، وتتحدد هذه الأجرة طبقاً لطبيعة العملية.

وأخيراً، فإن عقد القطر من العقود الملزمة للجانبين. فمن جهة، يلتزم مالك السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها ويكون ذلك بتوفيره لإحدى السفن التابعة له والتى تكون قادرة على القيام بهذه المهمة من انجاز للمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه مثلاً، أو دفع أو جر السفينة المقطورة. أمامالك السفينة المقطورة فيلتزم بدفع أجرة عملية القطر ومصروفاته، كما يلتزم بتقديم المعلومات التى تسهل مهمة السفينة القاطرة[1].

---

(١) الدكتور هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول، المشار إليه سابقاً، فى ص٣٩٤ - ٣٩٥.

ولقد اختلف الفقه فى شأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر. فذهب البعض إلى القول أنه عبارة عن «عقد مقاولة يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة»[١]. وذلك فى الفرض الذى يكون فيه الغرض من القطر معاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة وعليها الطاقم، من أجل الدخول أو الخروج من الميناء. أما إذا كان غرض القطر هو جر منشآت عائمة ليست لها قوة دفع خاصة، فإن العقد يكون عقد نقل. كما ذهب البعض إلى أنه إذا كان طاقم السفينة المقطورة هو المهيمن على عملية القطر اعتبر العقد عقد عمل يكون فيه طاقم السفينة القاطرة تابعاً للسفينة المقطورة[٢]. أما إذا كانت الهيمنة للسفينة القاطرة، بسبب عطل أصاب السفينة المقطورة بالشلل فى جميع محركاتها، فإن السفينة المقطورة تأخذ حكم المنشآت العائمة الجامدة، وبالتالى يصبح العقد هنا بمثابة عقد نقل[٣].

ثالثاً - المسئولية عن القطر:

قد تحدث أضرار معينة أثناء تنفيذ عملية القطر، وقد تلحق هذه الأضرار السفينة القاطرة أو المقطورة أو الغير أو قد تصيب منشآت الميناء مثلاً. ولقد حدد المشرع المسئولية التى تترتب على إدارة القطر، ففرق بين فرضين: المسئولية عن القطر داخل الموانى، والمسئولية عن القطر خارج الموانى.

(أ) المسئولية عن القطر داخل الموانى:

تنص الفقرة الأولى من المادة (٢٧٩) من قانون التجارة البحرية على أن «تكون إدارة عملية القطر داخل الموانى لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر».

(١) الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً فى ص٣٢٩.

(٢) عرض الدكتور هانى دويدار لهذا الرأى فى كتابه، الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول. المشار إليه سابقاً فى ص٣٩٧.

(٣) الدكتور هانى دويدار، المرجع السابق، فى ص ٣٩٦ - ٣٩٧.

وطبقاً لهذا النص يكون مجهز السفينة المقطورة هو المسئول عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء القطر داخل الموانى. ذلك أن إدارة عملية القطر فى داخل الموانى تكون لربان السفينة المقطورة، ذلك أن هذه السفينة الأخيرة تحتفظ أثناء القطر بكامل قدرتها الميكانيكية، وتكون لها القدرة الذاتية على الحركة، كما أن طاقمها لايفارقها ويكون لربانها مكانة الرقابة والتوجيه والإشراف على السفينة القاطرة.

فالمشرع يربط بين إدارة عملية القطر والمسئولية عن الأضرار الناشئة عنه، فطالما أن إدارة عملية القطر داخل الموانى تثبت للسفينة المقطورة فيكون مجهزها هو المسئول عن جميع الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر كتلك الأضرار التى تصيب السفينة المقطورة نفسها أو الأشخاص أو الأموال الموجودين عليها، أو الأضرار التى قد تلحق بالسفينة القاطرة أو طاقمها، أو عن الأضرار التى تلحق الغير يستوى فى ذلك أن تكون ناجمة عن السفينة القاطرة أو المقطورة. بل إن مسئولية مجهز السفينة المقطورة تظل قائمة حتى بالنسبة للأضرار التى تكون قد نشأت بسبب خطأ جسيم من جانب ربان أو بحارة السفينة القاطرة[1].

والحقيقة إن مبدأ مسئولية مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ القطر داخل الموانى هو من المبادئ التى كانت محكمة النقض المصرية قد قررتها بحكم لها حتى قبل صدور قانون التجارة البحرية الجديد، ففى حكمها الصادر فى عام ١٩٧٨، قررت المحكمة «أن عدم الاتفاق فى عقد القطر على تنظيم كيفية ملازمة ملاك الحوض العائم أو وكلائهم (المطعون ضدهم) للرحلة البحرية أثناء القطر لاينفى تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمطعون ضدها، تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر والتى تعطيها السلطة العليا فى الرقابة والإشراف والتوجيه على ربان وبحارة القاطرة، ذلك أن علاقة التبعية تقوم على السلطة الفعلية التى تثبت للمتبوع فى رقابة التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها

(١) أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى، المشار إليه سابقاً، فى ص٥٨٣ - ٥٨٤.

وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما أنه كان فى استطاعته استعمالها»[1].

والمبدأ السابق ليس مطلقاً، إذ أن الفقرة الثانية من المادة ٢٧٩ تقرر الخروج عليه بقولها إنه «يجوز باتفاق كتابى ترك عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة». وعليه، فإذا كان الأصل هو ترك عملية إدارة القطر داخل الميناء للسفينة المقطورة، إلا أنه يجوز مع ذلك الخروج عن هذا الأصل باتفاق كتابى يتم بين مجهزى السفينتين أو ربانهما، وبمقتضاه تكون إدارة عملية القطر للسفينة القاطرة وهى التى تسأل عن جميع الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، إلا إذا استطاع مجهز السفينة القاطرة أن يثبت أن السفينة المقطورة هى التى سببت الضرر بخطأ وقع من مجهزها أو أحد تابعيه البريين أو البحريين. ومعنى ذلك أن وجود هذا الاتفاق الكتابى يقيم قرينة على مسئولية السفينة القاطرة، إذ يتولى ربانها إدارة عملية القطر بناء على هذا الاتفاق الصريح. هذه القرينة يجوز دحضها إذا نجح مجهز السفينة القاطرة فى اثبات أن الأضرار نشأت عن السفينة المقطورة.

٢- المسئولية الناشئة عن القطر خارج الموانى:

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية على أن «تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانى لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة». فالفرض الذى تعالجه هذه المادة هو إدارة القطر خارج الميناء، إذ تتم هذه العملية عادة بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على

(١) أنظر الطعن رقم ٦٥٧ لسنة ٤٢ ق، جلسة ٨ مايو ١٩٧٨، مجموعة أحكام النقض. س٢٩، ص ١١٨٠.

التسيير الذاتى، فتكون إدارة وتنفيذ عملية القطر لربان السفينة القاطرة حيث تثبت له سلطة التوجيه والرقابة على السفينة المقطورة. ويذهب البعض إلى أن القطر فى هذه الحالة يعتبر عقد نقل، فيكون مجهز السفينة القاطرة مسئولاً عن كل الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر والتى تصيب السفينة المقطورة أو الغير.

ومع ذلك، يجوز لمجهز السفينة القاطرة أن يدفع مسئوليته إذا أثبت أن الضرر الذى حصل أثناء تنفيذ عملية القطر كان نتيجة خطأ صادر من مجهز السفينة المقطورة أو من أفراد طاقمها أو من تابعيه أو وكلائه البريين.

وتنص الفقرة الثانية من المادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية على أنه «يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة، وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر».

وطبقاً للنص المتقدم، يجوز أن يتم الاتفاق بين كل من ربان السفينتين القاطرة و المقطورة على أن تترك إدارة القطر للسفينة الأخيرة (أى للسفينة المقطورة). ويكفى أن يكون هذا الاتفاق صريحاً، فلايشترط أن يكون مكتوباً. فقد يكون الاتفاق شفوياً وصريحاً، فيرتب الأثر المنصوص عليه فى المادة ٢/٢٨٠ من قانون التجارة البحرية، ولكن لايجوز استخلاص هذا الاتفاق ضمنياً من الشروط العامة التى قد يكون الأطراف قد وضعوها فى عقد القطر مثلا.

وإذا تم الاتفاق على هذا النحو، كان لربان السفينة المقطورة سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه على السفينة القاطرة. وفى هذه الحالة، يسأل مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، سواء كانت هذه الأضرار لحقت بالأشخاص أو بالأموال، ولايكون له عندئذ أن يرجع على السفينة القاطرة، حتى ولو كانت تلك الأخيرة هى السبب فى إحداث الأضرار نتيجة خطأ مجهزها أو تابعيه، وذلك لوجود اتفاق صريح يقضى بمسئولية السفينة المقطورة. وبعبارة أخرى، فإن المشرع لايتيح للسفينة المقطورة أن تدفع مسئوليتها فى هذه الحالة حتى ولو أثبتت

خطأ السفينة القاطرة، ولاشك أن هذا حكم هام فى صالح السفينة القاطرة، حتى تؤدى أعمالها فى أمان تام.

رابعاً - تقادم دعاوى القطر البحرى:

تنص المادة ٢٨١ من قانون التجارة البحرية على أن «تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية».

وطبقاً لهذا النص تنقضى جميع الدعاوى التى تنشأ عن عملية القطر بمضى عامين، وسواء تم رفع هذه الدعاوى من قبل مجهز السفينة المقطورة أو تابعيه أو من قبل مجهز السفينة المقطورة أو تابعيه أو حتى من الغير. وتسرى هذه المدة من تاريخ انتهاء عملية القطر[١].

والمدة المنصوص عليها فى هذه المادة هى مدة تقادم يسرى عليها الوقف والانقطاع وفقاً للقواعد العامة.

---

(١) «وتنتهى العملية بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذى تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة»، أنظر الدكتور مصطفى طه القانون البحرى الجديد، المشار إليه سابقاً، فى ص ٣٣٠.

الفصل الرابع

البيـــوع البحريـــة

تمهيد وتقسيم:

رأينا فى الباب السابق أن عقد النقل البحرى هو عقد يتم بين الناقل والشاحن وينصب على نقل البضائع المشحونه بطريق البحر ،علي أن الشاحن عادة ما يقوم بابرام عقد نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول لارتباطه بعقود أخري يلتزم فيها بارسال البضاعة الي أشخاص فى هذا الميناء الأخير ، وهذه العقود هي البيوع البحرية.

فكأن الشاحن قد يرتبط بعقدين: العقد الأول هو عقد نقل البضائع ويربطه بشخص الناقل، والثانى هو عقد بيع البضائع حيث يرتبط الشاحن (وهو البائع) مع شخص آخر هو المشتري، علي أن هناك صوراً من البيوع البحرية – كما سنرى – يقتصر فيها دور الشاحن علي مجرد إبرام عقد البيع وشحن البضاعة دون إبرام عقد النقل البحري.

والبيوع البحرية على نوعين، فهي اما بيوع عند الوصول أي تتم في ميناء الوصول أو بيوع عند القيام تتم فى ميناء القيام.

والبيوع عند الوصول هي التى يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة فى ميناء الوصول وهي تشمل البيع بسفينه معينة والبيع بسفينة غير معينة.

أما البيوع عند القيام، ففيها يتم التسليم فى ميناء القيام، وهي تشمل نوعين: البيع سيف، والبيع فوب.

وسوف نعالج هذين النوعين من البيوع البحرية فى مبحثين متتاليين:

المبحث الأول

البيوع عند الوصول

يلتزم البائع فى البيوع عند الوصول بتسليم البضاعة فى ميناء الوصول فتنتقل ملكية البضاعة وكذلك تسليمها يحدثان فى هذا الميناء، ويترتب علي ذلك نتائج قانونية بالغة الخطورة.

فالبائع هو الذي يتحمل مخاطر الطريق بحيث إذا هلكت البضائع فإنها تهلك عليه، ويتحمل البائع أيضا أجرة النقل، أما المشتري فهو لايلتزم بدفع الثمن إلا عند وصول البضاعة سالمة اليه.

ولقد كان هذا النوع من البيوع منتشراً قبل الانقلاب التكنولوجي في عالم بناء السفن والتقدم المذهل فى حركة النقل البحري، حيث كان المشتري في وقت كانت السفن تسير فيه بالشراع لايطمئن الى دفع الثمن إلا بعد أن تصله البضاعة وتصبح بين ملمس أنامله، فكانت كل مخاطر الطريق تقع على البائع الذي كان عليه أن يواجه تبعاتها بمفرده.

ولما كان هذا النوع من البيوع أثر من آثار الماضي فلقد قل استعماله الى حد بعيد فى عصرنا الحديث ولذا سنكتفى فقط بالاشارة بإيجاز إلى أهم أنواعه وهي البيع بسفينة معينة، والبيع بسفينة غير معينة.

أ- البيع بسفينة معينة:

فى هذا البيع يتفق كل من البائع والمشتري على بيع بضاعة معينة بنوعها علي سفينة محددة فى عقد البيع ذاته أو يمكن الاتفاق على تحديدها فى وقت لاحق.

كما يلتزم البائع بابرام عقد نقل البضاعة المتفق على بيعها ويترتب على ذلك

أن البائع يتحمل مخاطر الطريق ، ذلك أن الملكية مازالت للبائع، أما تسليم البضاعة فلا يتم إلا عند الوصول، وعندئذ يقوم المشتري بدفع الثمن.

ويلاحظ أن تحديد السفينة التى تنقل عليها البضائع من شأنه إحداث افرازها وتحديدها منذ القيام، ومع ذلك فالبضاعة كما رأينا تظل ملكا للبائع خلال الطريق، ذلك أن الطرفين فى هذا البيع يؤجلان نقل الملكية الى حين وصول البضاعة سالمة الى ميناء الوصول.

ويترتب على تأجيل نقل الملكية الى حين الوصول، أن تبعة الهلاك تكون علي البائع حتى ولو كان ذلك بقوة قاهرة فاذا حدث الهلاك للبضائع، فان عقد البيع ينفسخ وتبرأ ذمة المشتري من الالتزام بدفع ثمن البضاعة، ولايجوز للمشتري مطالبه البائع بتسليم بضاعة أخري من نفس النوع، أما إذا ترتب علي القوة القاهرة حدوث تلف بالبضاعة، فلقد ذهب القضاء والفقه الراجح الى الزام المشتري بالبضاعة، مع حفظ حقه في تخفيض الثمن بقدر التلف الذي أصاب البضاعة[1]

ب- البيع بسفينة غير معينة:

في هذا البيع يلتزم البائع بنقل ملكية بضاعة معينة بنوعها وخلال مدة معينة على سفينة يختارها هو ولايتضمن العقد نصا بتحديد هذه السفينة.

والبيع بسفينة غير معينة هو بيع لبضائع معينة بنوعها فقط، إذ لايمكن افراز البضاعة لأن السفينة التى تشحن عليها، لم يتم تحديدها، وهى غير معروفه للمشترى، فالبضاعة لايتم افرازها إلا عند تسليمها للمشتري فى ميناء الوصول.

ويتحمل البائع فى هذا البيع أيضا مخاطر الطريق، فاذا هلكت البضاعة أثناء الطريق، فإنها تهلك علي البائع، وفى هذه الحالة يلتزم البائع بتسليم المشتري بضاعة

(١) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع السابق الاشارة اليه، ص ٣٤٦.

أخري من نفس نوع البضاعة الهالكة والمتفق عليها فى عقد البيع، وبعبارة أخري، فالتزام البائع في هذا البيع لاينقضي بهلاك البضاعة لانها معينة بالنوع، فمن السهل عليه أن يجد لها مثيلاً آخراً. أما فى البيع بسفينة معينة، فهلاك البضاعة المشحونة يؤدي الى انقضاء التزام البائع بتسليم البضاعة الى المشتري، ذلك ان الفرض أن البضاعة قد أصبحت مفرزة بشحنها على متن سفينه معينة ذلك ان الفرض أن ابضاعة قد اصبحت مفرزة بشحنها على متن سفينة معينة، أما في البيع بسفينة غير معينة، فلايوجد إفراز أو تعيين لبضاعة بذاتها، ولايتحقق هذا الافراز إلا عند التسليم فى ميناء الوصول.

المبحث الثاني

البيوع عند القيام

تختلف البيوع عند الوصول فى حكم أساسى وهام عن البيوع عند القيام. وذلك أننا رأينا أنه فى البيوع عند الوصول يتحمل البائع مخاطر الطريق، أما فى البيوع عند القيام، فإن مخاطر الطريق كتبعة هلاك البضائع، تقع علي عاتق المشتري ذلك أن ملكية البضاعة تنتقل اليه في ميناء القيام.

والبيوع عند القيام علي نوعين وهي البيع سيف، والبيع فوب.

وفيمايلي ندرس أحكام هذين النوعين من البيوع.

المطلب الأول

البيع سيف C.I.F

أ- ماهية البيع سيف

البيع سيف هو اتفاق يتم بين كل من البائع والمشتري على أن يقوم الأول بتسليم الثاني البضاعة في ميناء القيام، وشحنها على سفينة يختارها هو (أي البائع) كما يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة ودفع أجرته وكذلك التأمين عليها ، أما المشتري فيلتزم بدفع ثمن جزافي للبضائع بحيث يشمل قيمتها وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها.

واطلاق اصطلاح سيف C.I.F على هذا البيع مستمد من العناصر التي يشتمل عليها تقدير الثمن، هي قيمة البضاعة Cost وقسط التأمين Insurance ، وأجرة النقل Freight .

ولقد أصبح البيع سيف هو أكثر البيوع البحرية ذيوعاً لما يحققه من مراعاه كل من مصلحتي البائع والمشتري علي حد سواء، ففي هذا البيع لايتحمل البائع عبء تبعة هلاك البضاعة منذ شحنها فهو يستحق الثمن المتفق عليه منذ تقديم المستندات المثبتة لملكية البضاعة والتأمين عليها ونقلها وبغض النظر عن المصير الذي يمكن أن تلقاه البضاعة أثناء طريقها الى المشتري، أما المشتري فهو يستفيد أيضا من هذا البيع فى أنه يستطيع التصرف فى البضاعة حتي وهي مازالت فى ميناء القيام. كما أنه (أي المشتري) يعفي من إبرام عقدي نقل البضاعة والتأمين عليها، خاصة وأنه عادة ما يكون فى ميناء بعيد عن ميناء تصدير البضاعة، وفوق كل ذلك فإن المشتري لن يضار كثيراً إذا ما هلكت البضاعة أثناء نقلها، إذ الفرض أن هناك تأميناً يغطي المخاطر التى قد تتعرض لها البضاعة، فحق المشتري عند تحقق الخطر المؤمن

ضده ينتقل الى مبلغ التأمين[1].

وعلى الرغم من هذه المزايا العديده، إلا أن هناك نقيصة خطيرة لهذا البيع وهي أن المشترى، يلتزم بدفع ثمن بضاعة لم يرها ولم يعاينها مما قد يؤدي الى خلق منازعات عديدة عند وصول البضاعة[2].

ب- أثار البيع سيف

يلتزم البائع بشحن البضاعة فى الموعد المتفق عليه، وذلك على متن سفينة يختارها هو. كما أن البائع يلتزم بسلامة البضاعة حتي تمام هذا الشحن.

- كما يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة، وهو فى سبيل ذلك يحصل على سند شحن يتضمن بيانات البضاعة المتفق على بيعها، وذلك لاثبات عقد النقل كما يقوم بدفع أجرة النقل. وأخيراً يلتزم البائع بالتأمين على البضاعة والحصول على وثيقة التأمين التى تثبت قيامه بالتأمين عليها.

وعلي البائع أن يقوم بارسال هذه المستندات (أي سند الشحن ووثيقة التأمين) الي المشتري، الذي يكون في مركز المرسل اليه، فيحق له استلام البضاعة واتخاذ الاجراءات اللازمة لصيانة حقوقه، كحقه في رفع دعوي المسئولية، كما يكون للمشتري أن يطالب بمبلغ التأمين فى حالة تحقق الخطر المؤمن ضده أثناء عملية نقل البضائع.

---

(١) ولقد تم تنظيم هذا البيع على النطاق الدولى، فلقد عقدت جمعية القانون الدولى مؤتمراً فى وارسوا سنة ١٩٢٨ تم فيه وضع قواعد خاصة بالبيع سيف .هذه القواعد عرفت باسم قواعد وارسوا، ثم عدلت هذه القواعد فى اكسفورد فى عام ١٩٣٢ ، وهى تعرف الأن باسم قواعد (وارسو - اكسفورد)، وهذه القواعد لا تعدو عن كونها تجميعاً للعادات المتعلقة بهذه البيوع فى البلاد المختلفة وهى لا تطبق إلا اذا اتفق الطرفان على الأخذ بها صراحة فى عقدهما، أنظر الدكتور سمير الشرقاوى، القانون البحرى المشار إليه سابقاً، ص ٤٩٤.

(٢) أنظر الدكتور مصطفى طه، القانون البحرى الجديد، المرجع السابق الاشارة إليه، ص ٣٤٩.

والبائع يلتزم بضمان سلامة البضاعة فهو مسئول عما قد يكون قد أصاب البضاعة المتفق عليها أو عيب فيها، إذا كان ذلك غير ناشئ عن الرحلة، كأن يكون قد حدث ذلك قبل إتمام عملية الشحن؛ في هذه الحالة يكون للمشتري طلب فسخ العقد مع حقه في التعويض ان كان له مقتضي[1] ودفعا لأي متاعب قد يواجهها البائع في هذا الصدد فإنه عادة ما يسعي للحصول علي شهادة بنوع البضاعة المشحونة وصنفها ومقدارها من خبراء متخصصين حتي تصبح دليلاً لمصلحته وعلي وفائه بالتزامه اذا ثارت منازعة في هذا الشأن مع المشتري[2].

وتنتهي مسئولية البائع في مواجهه المشتري منذ شحن البضاعة والتأمين عليها، وارسال المستندات المتعلقة بذلك اليه، لذلك فهو يستحق الثمن منذ ارساله للمستندات بغض النظر عن مصير البضائع.

وتنتقل ملكية البضاعة الى المشتري في ميناء القيام بعد شحنها علي متن السفينة، ويترتب علي ذلك أن المشتري هو الذي يتحمل المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة كهلاكها أو تلفها أثناء النقل، علي أن التأمين المبرم علي البضاعة يجعل الأمر غير ذي تأثير ضخم علي المشتري، إذ أن حقه يكون محفوظا من خلال مبالغ التأمين التي قد يستحقها طالما أن التأمين يغطي هذه الأخطار التي قد تحققت. كما أن المشتري يتحمل نتائج التأخير في وصول البضاعة طالما أن البائع قد شحنها في الموعد المتفق عليه.

علي أن مسألة انتقال ملكية البضاعة من البائع الى المشتري بمجرد شحنها قد لا تكون من السهولة في كل الفروض؛ ذلك أن بيع البضائع صبا قد يثير بعض التساؤلات، والشحن صبا هو شحن البضائع دون تغليفها أو وضعها في أجولة أو في صناديق غير مرقمة كما هو الشأن في شحن الغلال والعشب والبترول والفحم

(١) أنظر الدكتور الشرقاوى، القانون البحرى، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٤٩٦.

(٢) أنظر الدكتور البارودى، المشار إليه سابقاً، ص ٢٢٧.

فإذا كانت هذه البضائع مباعة الي جملة أشخاص ولاتكون هناك علامات معينة تحدد ملكية كل من المشترين للبضاعة حتي بعد شحنها. بينما الفرض في البيع سيف أن الملكية قد انتقلت عند القيام، فماذا لو تحققت مخاطر الطريق، وهلكت بعض كميات البضاعة، فمن الذى يتحمل العبء في هذه الحالة؟ يذهب كل من الفقه والقضاء الراجح إلى أن الملكية في هذه لحالة تكون للمشترين على الشيوع ومنذ شحن البضائع، والافراز لا يتم إلا عند الوصول ولذلك فهم يشتركون في الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة بنسبة حصة كل منهم عليها.

وأخيراً، فإن المشتري يلتزم بدفع الثمن، الذى يتألف من ثلاثة عناصر هي قيمة البضاعة المشحونة والمتفق عليها، وأجرة نقلها وقسط أو أقساط التأمين عليها، ويستحق الثمن بمجرد وصول المستندات المتعلقة بالبضاعة الى المشترى وتحققه من تطابقها مع الشروط المتفق عليها مع البائع وذلك دون انتظار لوصول البضائع نفسها.

كما أن المشتري يتحمل الثمن بكامله حتي ولو هلكت البضاعة أثناء الطريق لأن الفرض أنها أصبحت علي ملكه منذ شحنها في ميناء القيام.

علي أن طريقة استيفاء الثمن في البيع سيـــف علي درجة كبيرة من الأهمية. وهي تتم عن طريق سحب كمبيالة مستندية. فالفرض أن هناك مسافة طويلة تفرق بين البائع والمشتري، لذلك فالبائع يتوجس من إرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة دون التأكد من قبض الثمن. كما أن المشتري نفسه لن يقدم علي دفع الثمن إلا بعد أن يتأكد أن المستندات المرسلة من البائع تتطابق مع الشروط المتفق عليها.

ويلعب البنك دور الوسيط الذى يبعث الثقة بين الطرفين ويتم ذلك عن طريق فتح اعتماد مستندي لدي أحد البنوك، فيقوم المشتري بالتقدم الى البنك الذى يتعامل معه لارسال خطاب اعتماد الى البائع، وهو اعتماد غير قابل للإلغاء، وذلك

في مقابل المستندات المتفق عليها (سند الشحن ووثيقة التأمين). وعندئذ يقوم البائع بسحب كمبيالة مستندية مرفقا بها المستندات المطلوبة ويقوم بخصم هذه الكمبيالة لدي البنك الذى يتعامل معه، فيحصل بذلك علي ثمن البضاعة .وعندما تصل المستندات المطلوبة الي البنك الذى يتعامل معه المشتري يتحقق من مطابقتها، ويقوم بالوفاء لبنك البائع ويقدم بنك المشتري المستندات المطابقة الي المشتري في مقابل الثمن الذي يسدده الأخير الي البنك مضافا اليه عمولة البنك. وبذلك يمكن استيفاء الثمن دون أن يتكبد أي من البائع أو المشتري عناء الانتقال من ميناء الى آخر.

المطلب الثاني

البيع فوب F.O.B

أ- ماهية البيع فوب

البيع فوب هو اتفاق بين كل من البائع والمشتري علي ان يقوم الأول بتسليم البضاعة المتفق عليها فى ميناء القيام على متن سفينة يختارها ويحددها المشتري.

وتشتق تسمية البيع فوب من المصطلح الانجليزي Free on Board .

ومع ذلك قد يتفق الأطراف علي أن يتم التسليم على رصيف الميناء بدلاً من حصول التسليم علي السفينة. وفى هذه الحالة يطلق علي البيع تسمية (فاس) وهي اختصار للمصطلح الانجليزي Free Along Side [(١)] .

ب- آثار البيع فوب

- يلتزم البائع بتسليم البضاعة الى المشتري فى ميناء القيام وهو فى ذلك يتفق

---

(١) الفارق بين البيعين فوب وفاس أنه فى البيع فوب. يلتزم البائع بمصاريف الشحن عى ظهر السفينة، أما فى البيع فاس، فلايوجد هذا الالتزام لأن التسليم يحدث على رصيف الميناء. أنظر الدكتور البارودى، المشار إليه سابقاً، ص ٢٤١.

مع البيع سيف ، على أن الاختلاف الجوهري بين البيعين هو أن المشتري فى البيع فوب هو الذي يقع عليه الالتزام بابرام عقد نقل البضاعة ودفع اجرته والتأمين علي البضاعة فلايلتزم بذلك البائع كما هو الأمر فى البيع سيف.

علي أنه نظراً لما يشكله ذلك من صعوبات عملية علي المشتري حيث يوجد عادة فى مكان مختلف أو فى ميناء آخر بعيداً عن ميناء القيام لذا قد يفوض المشتري البائع باتفاق خاص فى إبرام كل من عقدي نقل البضائع ودفع اجرتها وكذلك التأمين عليها، ويلاحظ أن مثل هذا الاتفاق مستقل عن عقد البيع (فوب) نفسه، ذلك أن التزامات البائع تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للمشتري على السفينة. فاذا قصر البائع أو أخل بابرام عقد النقل أو التأمين بمقتضي الاتفاق الخاص، فان هذا لايجعله مخلا بعقد البيع ولايبرر للمشترى الحق فى فسخ البيع، لأن البائع لم يخل بالتزاماته الداخله في عقد البيع، وكل ما للمشتري أن يطلب من البائع التعويض عن اصابته بضرر بسبب عدم تنفيذ الاتفاق الخاص أو الوكالة فى إبرام عقد النقل أو التأمين.

كما يلتزم البائع باحضار البضاعة الي ميناء الشحن ، وشحنها ودفع مصروفات الشحن على متن السفينة التي يختارها المشترى أما المشتري. فهو الذي يدفع أجرة نقل البضاعة والتأمين عليها وذلك عند استلامها أي منذ شحنها علي السفينة إلا اذا كان هناك شرط فى عقد البيع يقضي بأن الدفع يتم في مقابل المستندات ، ففي هذه الحالة لايتم الدفع بمجرد شحن البضاعة، وإنما لكى يتم يجب علي البائع نقل المستندات الى المشتري.

– وتنتقل ملكية البضاعة في ميناء القيام أو فى ميناء الشحن أي منذ الوقت التي يتم فيه شحنها علي السفينة التي اختارها المشتري، ويترتب علي ذلك أن المشترى هو الذى يتحمل مخاطر الطريق، وتبعة هلاك البضاعة إذ أنها أصبحت ملكه.

فهرس

رقم ايداع محلى ٩٦/١٠٧٢٣
رقم دولى I.S.B.N
977 - 5394 - 22 - 8